




3 1761 11713486 6



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761117134866>

1986

Catalogue 53-222 Annual/Annuel

Government
Publication

Trucking in Canada

Le Camionnage au Canada



Statistics Canada Statistique Canada

Canada

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Transportation Division,
Surface and Marine Transport Section,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 951-8700) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)
Sturgeon Falls	(753-4888)		

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador	1-800-563-4255
Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-268-1151
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Southern Alberta	1-800-472-9708
British Columbia (South and Central)	1-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area served by NorthwTel Inc.)	Zénith 0-8913
Northwest Territories (area served by NorthwTel Inc.)	Call collect 403-495-2011

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7276

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto
Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordiolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Division des transports,
Section des transports de surface et maritimes,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 951-8700) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)
Sturgeon Falls	(753-4888)		

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador	1-800-563-4255
Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-268-1151
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Sud de l'Alberta	1-800-472-9708
Colombie-Britannique (sud et centrale)	1-800-663-1551
Yukon et nord de la C.-B. (territoire desservi par la NorthwTel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest (territoire desservi par la NorthwTel Inc.)	Appelez à frais virés au 403-495-2011

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7276

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)

Statistics Canada

Transportation Division
Surface and Marine Transport Section

Trucking in Canada

1986

Published under the authority of
the Minister of Supply and
Services Canada

Statistics Canada should be credited when
reproducing or quoting any part of this document

© Minister of Supply
and Services Canada 1988

Extracts from this publication may be reproduced for individual
use without permission provided the source is fully
acknowledged. However, reproduction of this publication in
whole or in part for purposes of resale or redistribution
requires written permission from the Publishing Services Group,
Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre,
Ottawa, Canada K1A 0S9

July 1988

Price Canada, \$32.00
Other Countries, \$33.50

Catalogue 53-222

ISSN 0829-8947

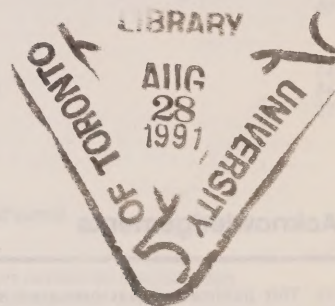
Ottawa

Statistique Canada

Division des transports
Section des transports de surface et maritimes

Le camionnage au Canada

1986



Publication autorisée par
le ministre des Approvisionnements et
Services Canada

Reproduction ou citation autorisée sous réserve
d'indication de la source: Statistique Canada

© Ministre des Approvisionnements
et Services Canada 1988

Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette
publication à des fins d'utilisation personnelle à condition
d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette
publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de
redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une
autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur,
Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada
K1A 0S9

Juillet 1988

Prix Canada, \$32.00
Autres pays, \$33.50

Catalogue 53-222

ISSN 0829-8947

Ottawa

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- P preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- P nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Acknowledgements

This publication was prepared in the Transportation Division under the general direction of **Ellis Drover**, Director, **Brian Nemes**, Assistant Director, and **William Penner**, Chief, Surface and Marine Transport Section. **Raymond Cantin**, Head, For-Hire Trucking Unit, was the principal author and coordinator of the publication.

Remerciements

Cette publication a été réalisée à la division des transports sous la direction générale de **Ellis Drover**, directeur, **Brian Nemes**, directeur adjoint, et **William Penner**, chef de la section des transports de surface et maritimes. **Raymond Cantin**, chef, camionnage pour compte d'autrui, en est l'auteur principal et le coordinateur de la publication.

Table of Contents

	Page
TRUCKING IN CANADA	
Highlights	5
Introduction	7
CHAPTER 1	
General Overview	
Introduction	11
Industry Structure:	
Principal Statistics of the Canadian Trucking Industry	12
Operating Expenses	14
Employment	16
Power Units	17
Concentration in the Trucking Industry	18
Trucking Industry by Province or Territory of Domicile	20
Industry Activity:	
Tonnes Transported	22
Commodities Transported	24
Tonnage and Distance	27
CHAPTER 2	
For-hire Trucking	
Industry Structure:	
Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey	31
Introduction	31
Summary of Findings	31
Revenues and Expenses	48
How the Revenue Dollar is Spent	49
Purchased Transportation	50
Types of Revenue — Interprovincial, Intraprovincial and International	52
Balance Sheet	53
Employment and Compensation	58
Distribution of the Wage Dollar	62
Revenue Equipment Operated	62
Distance Travelled	66
Fuel	67
CHAPTER 3	
For-hire Trucking	
Industry Activity:	
For-hire Trucking Survey	71
Introduction	71
Summary of Findings	72
Principal Statistics: Classes I and II Carriers	79
Commodity Movements — Classes I and II carriers	82

Table des matières

	Page
LE CAMIONNAGE AU CANADA	
Points saillants	5
Introduction	7
CHAPITRE 1	
Aperçu général	
Introduction	11
Structure de l'industrie:	
Principales statistiques de l'industrie canadienne du camionnage	12
Dépenses d'exploitation	14
Emploi	16
Unités motorisées	17
Concentration dans l'industrie du camionnage	18
L'industrie du camionnage selon la province ou le territoire de domicile	20
Activité de l'industrie:	
Tonnes transportées	22
Marchandises transportées	24
Tonnes et distance	27
CHAPITRE 2	
Camionnage pour compte d'autrui	
Structure de l'industrie:	
Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement	31
Introduction	31
Résumé des résultats	31
Recettes et dépenses	48
Ventilation du dollar-recette	49
Achat de services de transport	50
Genres de recettes — transport interprovincial, intraprovincial et international	52
Bilan	53
Emploi et rémunération	58
Répartition du dollar salarial	62
Matériel productif en service	62
Distance parcourue	66
Carburant	67
CHAPITRE 3	
Camionnage pour compte d'autrui	
Activité de l'industrie:	
Camionnage pour compte d'autrui	71
Introduction	71
Résumé des résultats	72
Principales statistiques: Transporteurs des catégories I et II	79
Produits transportés — Transporteurs des catégories I et II	82

Table of Contents – Concluded

	Page
Truckload and Less than Truckload – Classes I and II Carriers	108
Major Population Centres – Classes I and II Carriers	118
Selected Ratios – Classes I and II Carriers	121
Selected Statistics – Class III Carriers	123
CHAPTER 4	
Private Trucking	
Introduction	129
Industry Structure:	
Industry served	129
Local and Intercity Carriers	133
Operating Expenses by Province or Territory of Domicile	135
Employment	135
Fuel	140
Distance Travelled	140
Equipment Operated	142
Equipment Operated, Distance Traveled and Fuel Consumed	143
Broker Operators	147
CHAPTER 5	
Private Trucking	
Industry Activity:	
Commodities Transported	157
CHAPTER 6	
Special Studies	
An Analysis of Growth and Operating Performance of the For-Hire Trucking Industry in Canada, 1980-1986	161
Financial Performance Measures for Specialized Carriers, 1981 to 1985	167
A Modal Analysis of Trade Between Canada and the United States	172
Foreign Control of the Canadian For-Hire Trucking Industry	179
Truck Fleet Statistics, 1981-1986	184
A Comparison Between Domiciled and Origin Based Truck Transport Revenues	195
CHAPTER 7	
Methods, Data Quality and Limitations	
Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey	201
For-hire Trucking Survey	202
Private Trucking Survey	205
Glossary	207
Index – Chapters 1 to 5	213

Table des matières – fin

	Page
Charge complète et charge partielle – Transporteurs des catégories I et II	108
Grands centres urbains – Activités des transporteurs des catégories I et II	118
Certains ratios – Transporteurs des catégories I et II	121
Certains statistiques – Transporteurs de la catégorie III	123
CHAPITRE 4	
Camionnage pour compte propre	
Introduction	129
Structure de l'industrie:	
Secteurs desservis	129
Transporteurs locaux et interurbains	133
Frais d'exploitation selon la province ou le territoire de domicile	135
Emploi	135
Carburant	140
Distance parcourue	140
Matériel en service	142
Matériel en service, distance parcourue et genre de carburant consommé	143
Chauffeurs contractants	147
CHAPITRE 5	
Camionnage pour compte propre	
Activité de l'industrie:	
Produits transportés	157
CHAPITRE 6	
Études spéciales	
Une analyse de la croissance et des résultats d'exploitation de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui au Canada, 1980-1986	161
Mesures du rendement financier des transporteurs spécialisés, 1981 à 1985	167
Une analyse du commerce entre le Canada et les États-Unis selon le mode de transport	172
Contrôle étranger de l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui	179
Statistiques sur le parc de camions, 1981-1986	184
Analyse comparative des recettes des entreprises de camionnage selon le domicile et l'origine	195
CHAPITRE 7	
Méthodes, qualité et limites des données	
Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs de déménagement	201
Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui	202
Enquête sur le camionnage pour compte propre	205
Glossaire	207
Index – Chapitre 1 à 5	213

Highlights

The following are the highlights extracted from the results of the 1986 trucking surveys.

For-hire Trucking

- Total operating revenues increased 5.1% from 1985 to a 1986 total of \$8.6 billion. Similarly, total operating expenses increased 4.6% during the same year to \$8.2 billion.
- The majority of carriers were involved in the intercity movement of freight. These firms represented more than 70% of the for-hire trucking industry and earned over 89% of the total industry revenues. In 1986, the proportion of international movements accounted for over \$1.3 billion or 14.2% of the total operating revenues.
- The revenues earned from domestic intercity commodity movements increased 5.6% from \$4.8 billion in 1985 to just over \$5.0 billion in 1986. The intraprovincial movements remained the dominant type of movements accounting for 57% of total domestic intercity revenues earned.
- Total tonnage increased by 16.4% over 1985 which represents the largest tonnage increase recorded over the last 4 years.

Private Trucking

- The 2,676 private trucking carriers surveyed in 1986 spent \$4.1 billion in operating expenses, with the average expenses per firm being \$1.5 million.
- Carriers domiciled in Quebec and Ontario accounted for 66% of the total industry operating expenses and represented 60% of the total number of carriers.
- The majority of private trucking firms (59%) were local carriers who accounted for \$2.6 billion (63.4%) of the total operating expenses. These carriers purchased 93% of all piggyback services and 85% of all vehicle rentals.
- The highest ratio of full time employees to part time employees was recorded in Ontario. Carriers domiciled in Ontario had a ratio of 8.3:1 compared to a national average of 6.8:1.
- Carriers domiciled in Quebec and Ontario accounted for 57% of the total distance (2.2 billion km) travelled in 1986.

A series of special studies covering various topics within the trucking industry have been included in **Trucking in Canada, 1986**. Some of the highlights from these studies are:

- A 7 year analysis (1980-1986) of growth and operating performance of the for-hire trucking industry shows that the operating revenues, in constant 1981 dollars, decreased by 3.0%; the corresponding expenses decreased by 4.7%. During this period, the industry showed a relatively stable profit margin ranging between 3.2% and 4.9%, with the exception of 1982 when it dropped to 2.5%.
- In 1986, there were 40 foreign controlled trucking firms domiciled in Canada. These firms generated revenues of \$651 million or 7.5% of the total revenues earned by the Canadian for-hire trucking industry.

Faits saillants

Voici les faits saillants des résultats des enquêtes sur le camionnage de 1986.

Camionnage pour compte d'autrui

- Les recettes d'exploitation totales augmentent de 5.1% de 1985 à 1986 pour s'élever à \$8.6 milliards. De même, les dépenses d'exploitation totales augmentent de 4.6% au cours de la même période pour atteindre \$8.2 milliards.
- La majorité des transporteurs s'occupaient du déplacement de marchandises d'une ville à une autre. Ces sociétés représentaient plus de 70% de la branche du camionnage pour compte d'autrui et plus de 89% du total des recettes de cette dernière. En 1986, 14.2% des recettes d'exploitation totales, soit plus de \$1.3 milliard, provenaient du transport international.
- Les recettes au titre du transport intérieur interurbain ont progressé de 5.6%, passant de \$4.8 milliards en 1985 à un peu plus de \$5.0 milliards en 1986. Les déplacements intraprovinciaux prédominent toujours : ils représentaient 57% des recettes totales du transport interurbain intérieur.

Le nombre total de tonnes transportées a par ailleurs progressé de 16.4% par rapport à 1985, ce qui représente la plus forte augmentation des quatre dernières années.

Camionnage pour compte propre

- Les 2,676 transporteurs pour compte propre enquêtés en 1986 ont consacré \$4.1 milliards à leurs dépenses d'exploitation, la moyenne se situant à \$1.5 million par entreprise.
- Les transporteurs du Québec et de l'Ontario ont engagé 66% des dépenses d'exploitation totales de la branche et représentaient 60% du nombre total de transporteurs.
- La majorité des entreprises de camionnage pour compte propre était constituée de transporteurs locaux (59%) et les dépenses d'exploitation de ceux-ci représentaient 63.4% du total de la branche (\$2.6 milliards). Ces transporteurs ont acheté 93% de tous les services rail-route et 85% de tous les véhicules qui l'ont été.
- Le ratio des employés à temps plein aux employés à temps partiel le plus élevé a été enregistré en Ontario. Les transporteurs de cette province affichaient en effet un ratio de 8.3/1 comparativement à une moyenne nationale de 6.8/1.
- Les transporteurs du Québec et de l'Ontario ont parcouru 57% de la distance totale (2.2 milliards de kilomètres) franchie en 1986.

Un certain nombre d'études spéciales portant sur divers sujets liés à l'industrie du camionnage ont été incluses dans **Le camionnage au Canada, 1986**. Voici les faits saillants de certaines de ces études:

- Une analyse septennale (1980-1986) de la croissance et des résultats d'exploitation de la branche du camionnage pour compte d'autrui démontre que les recettes d'exploitation, exprimées en dollars constants de 1981, ont diminué de 3.0% tandis que les dépenses correspondantes baissaient de 4.7%. Au cours de cette période, la marge bénéficiaire est demeurée relativement stable, puisqu'elle a varié entre 3.2% et 4.9% sauf en 1982, lorsqu'elle est tombée à 2.5%.
- En 1986, 40 entreprises de camionnage canadiennes appartenaient à des étrangers. Ces entreprises ont généré des recettes de \$651 millions, ce qui représente 7.5% du total des recettes de la branche canadienne du camionnage pour compte d'autrui.

- An analysis of Canada-United States regional trade flows shows that over 45% of all commodity traffic is with the North Central States. Over 65% of the exports and over 70% of the imports are transported by truck.
- The production of new trucks has increased by 61.5% between 1980 and 1986. Between 1981 and 1986, annual sales of commercial vehicles increased 46%. During the same period, imports of all trucks and chassis increased by 61.8% while exports increased 12.5%. Provincial registration fleet statistics show that, in 1986, British Columbia had the oldest fleet with 75% of trucks being 6 years old or more; while Ontario and Quebec had the heaviest fleet with 20% of their vehicles having a gross vehicle weight designation of 100,000 pounds or more.
- Over 41% of the revenue earned by Manitoba domiciled firms originates from shipments outside of Manitoba. Alternatively, firms domiciled in Nova Scotia earn 76% of their revenue from traffic originating within the province.
- Une analyse des flux commerciaux régionaux entre le Canada et les États-Unis démontre que plus de 45% de tout le trafic de marchandises s'effectue avec les États du centre-nord. Plus de 65% des exportations et de 70% des importations sont transportées par camion.
- La production de nouveaux camions a progressé de 61.5% entre 1980 et 1986. Entre 1981 et 1986, les ventes annuelles de véhicules commerciaux ont augmenté de 46%. Pendant la même période, les importations de camions et châssis se sont accrues de 61.8% tandis que les exportations étaient en hausse de 12.5%. Les statistiques de 1986 des parc provinciaux de véhicules montrent que la Colombie-Britannique disposait du parc le plus âgé puisque 75% des camions qu'on y trouvait dataient de 6 ans ou plus; l'Ontario et le Québec possédaient quant à eux le parc le plus lourd étant donné que 20% de leurs véhicules affichaient un poids brut de 100,000 livres ou plus.
- Plus de 41% des recettes des entreprises du Manitoba provenaient de livraisons faites à l'extérieur de la province. D'autre part, les entreprises de Nouvelle-Écosse ont tiré 76% de leurs recettes des trajets effectués à l'intérieur de leur province.

Introduction

The data presented in this publication result from surveys funded jointly by Statistics Canada and Transport Canada.

Where possible, data for provinces and territories are given individually. However, in the interests of providing a wide range of information in one publication, data are grouped into regions in a few instances. Interested users may obtain the equivalent provincial or territorial data from the Transportation Division upon request.

While the publication reports on the trucking industry for the year 1986, data from previous years are occasionally provided for comparison.

Users should note that for-hire carriers are grouped into categories or classes using revenue criteria which differ for the **Industry Structure** and **Industry Activity** sections.

This publication provides summary information only. Special tables and analytical services are available on a cost recovery basis from the Transportation Division.

In addition, certain tables are routinely produced from survey results. These are available at nominal cost, upon request.

Introduction

Les données dans cette publication proviennent des enquêtes financées conjointement par Statistique Canada et Transport Canada.

Autant que possible, les données pour chaque province et territoire sont fournies. Cependant, dans le but de présenter une grande variété d'information dans une publication, les données sont parfois groupées par région. Les utilisateurs intéressés peuvent obtenir les données équivalentes pour les provinces ou les territoires sur demande à la Division des Transports.

Quoique la publication rend compte de l'industrie du camionnage pour l'année 1986, les données des années antérieures sont fournies de temps en temps pour permettre des comparaisons.

Les utilisateurs sont priés de noter que les transporteurs pour compte d'autrui sont groupés ou classés selon des critères (basés sur les recettes) qui diffèrent pour les sections **Structure de l'industrie** et **Activités de l'industrie**.

Cette publication présente seulement des informations sommaires. Des tableaux spéciaux et des études analytiques sont disponibles à la Division des transports, moyennant certains frais.

Certains tableaux sont produits des résultats des enquêtes de façon régulière. Ces tableaux sont disponibles à prix nominal sur demande.

CHAPTER 1

**Trucking
in Canada:
A General Overview**

CHAPITRE 1

**Le camionnage
au Canada:
Un aperçu général**

INTRODUCTION

The objective of this general overview is to provide a global picture of the size and structure of the Canadian trucking industry as revealed by the results of three annual trucking surveys. The for-hire carriers in the trucking industry are surveyed using the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey and the For-hire Trucking Survey. The private carriers are surveyed using the Private Trucking Survey.

Two important factors must be understood in order to interpret the information presented in this section. The first factor involves the coverage of the surveys of the for-hire and private sectors of the trucking industry. For-hire carriers are surveyed only if gross operating revenues from truck transportation are at least \$100,000. Private carriers are surveyed only if they operate at least 15 vehicles.

The difference in coverage between these two industry components implies two things:

1. the data obtained from the surveys do not cover the total trucking industry; and
2. comparisons between the two sectors of the industry should be avoided except where coverage differences are not considered significant (for example, industry activity statistics are not affected to a major degree).

The second factor is the use of the terms Industry Structure statistics and Industry Activity statistics. **Industry Structure** statistics refer to those which describe the size, structure and economic performance of the industry (i.e. number of operators reporting, operating expenses, profitability, fleet size, employment). **Industry Activity** statistics are those which describe the output of the industry in terms of commodity movements (i.e. tonnes, tonne-kilometres, types of commodities moved).

The analytical text which accompanies the data presented in this General Overview section gives some brief definitions and points out limitations, where appropriate, when comparisons or contrasts are shown. The reader is encouraged, however, to read the **Methods, Data Quality and Limitations** section of this publication for a more detailed description of the trucking surveys, and to refer to the **Glossary** for precise definitions.

In the interests of readability, motor carriers are variously referred to as trucking companies, operators, truckers, trucking firms, and so on. The only terms to which formal definitions apply are "for-hire carrier", "private carrier" and "establishment".

INTRODUCTION

L'objectif de l'aperçu général est d'offrir aux lecteurs une vue d'ensemble de la taille et de la structure de l'industrie canadienne du camionnage, comme l'indique les résultats de trois enquêtes annuelles. L'Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui et l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et sur les entrepreneurs en déménagement recueille des données auprès des transporteurs pour compte d'autrui. L'Enquête sur le camionnage pour compte propre est menée auprès des transporteurs pour compte propre.

Il faut bien comprendre deux facteurs importants afin de pouvoir interpréter les renseignements présentés dans cette section. Le premier facteur concerne le champ d'observation des enquêtes. On ne tient compte des transporteurs pour compte d'autrui que si les recettes d'exploitation brutes d'un établissement s'élèvent à au moins \$100,000. Quant aux transporteurs pour compte propre, ils ne font partie de l'enquête que s'ils comptent au moins 15 véhicules.

Les différences entre les deux secteurs de l'industrie en ce qui concerne le champ d'observation indiquent deux choses:

1. les données recueillies au moyen des enquêtes ne couvrent pas l'ensemble de l'industrie du camionnage; et
2. les comparaisons entre les deux secteurs de l'industrie doivent être évitées, sauf lorsque les différences relatives au champ d'observation ne sont pas considérées comme importantes (p. ex., les statistiques sur l'activité de l'industrie ne sont pas grandement touchées).

Le deuxième facteur correspond à l'utilisation des expressions statistiques de la structure de l'industrie et statistiques de l'activité de l'industrie. Les statistiques de la **structure de l'industrie** décrivent la taille, la structure et le rendement économique de l'industrie (p. ex. le nombre d'exploitants répondants, les dépenses d'exploitation, la rentabilité, la taille du parc de véhicules, l'emploi). Les statistiques de l'**activité de l'industrie** décrivent la production de l'industrie selon les mouvements de marchandises (p. ex., les tonnes, les tonnes-kilomètres, le type de marchandises transportées).

Le texte analytique accompagnant les données présentées dans l'aperçu général donne de brèves définitions et signale, s'il y a lieu, les limites des statistiques lorsqu'on établit des comparaisons ou qu'on observe des contrastes. Par ailleurs, le lecteur est invité à consulter la section **Méthode, qualité et limites des données** de la présente publication pour obtenir une description plus détaillée des enquêtes sur le camionnage et à se reporter au **glossaire** pour des définitions précises.

Pour faciliter la lecture, les transporteurs routiers sont désignés par diverses expressions, comme société de camionnage, camionneur, entreprises de camionnage, ainsi de suite. Les seuls termes pour lesquels il existe des définitions officielles sont "transporteur pour compte d'autrui", "transporteur pour compte propre" et "établissement".

INDUSTRY STRUCTURE

PRINCIPAL STATISTICS OF THE CANADIAN TRUCKING INDUSTRY

The data and analytical commentary presented in this publication are based on a division of the Canadian trucking industry into the following two components:

Private trucking is comprised of all operators with fleets of 15 or more vehicles (trucks, road tractors and trailers) who carry their own commodities using dedicated drivers on the company payroll, leased drivers or broker operators. Those using leased vehicles exclusively are excluded from private trucking.

For-hire trucking includes all carriers engaged in the transportation of freight for compensation and earning at least \$100,000 from truck transport. Small shipments carriers, such as courier services and some other specialized carriers are excluded.

Principal statistics concerning the industry structure of the for-hire and private trucking sectors are presented in Figure 1.1. They serve to illustrate the point that the two sectors have significant differences in their manner of operations. By using averages per reporting firm the following areas of significant variation are observed:

- The private trucking sector had an average of over 24 employees per firm as compared to less than 16 for for-hire carriers¹.
- Private trucking used more power units, trailers and other equipment than for-hire carriers; 62 pieces of equipment per firm vs 25 pieces for the for-hire firms.
- While the total power units of the private trucking firms are more than twice the number of the for-hire sector, private firms consumed almost 17% less fuel than the other sector.

(1) Brokers are not considered to be "employees" of a company, and thus the employment figures underestimate the "true" figure especially in the case of the for-hire carriers. More information on the broker operator is presented in Figure 2.12.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

PRINCIPALES STATISTIQUES DE L'INDUSTRIE CANADIENNE DU CAMIONNAGE

La présente publication renferme des données et des observations analytiques fondées sur une division de l'industrie canadienne du camionnage en deux composantes, définies ci-après.

Le secteur du **camionnage pour compte propre** comprend tous les exploitants possédant un parc de 15 véhicules ou plus (camions, tracteurs routiers et remorques) qui transportent leurs propres marchandises par l'entremise de chauffeurs inscrits sur la liste de paie de l'entreprise, de chauffeurs dont les services sont loués pour une période déterminée ou de chauffeurs contractants. Il n'englobe pas les exploitants qui utilisent exclusivement des véhicules loués.

Le secteur du **camionnage pour compte d'autrui** comprend toutes les entreprises qui transportent des marchandises contre rémunération et qui tirent au moins \$100,000 du transport routier. Les transporteurs de petites expéditions, comme les services de messagerie et certains autres transporteurs spécialisés, sont exclus.

Les statistiques principales sur la structure des secteurs du camionnage pour compte d'autrui et du camionnage pour compte propre se retrouvent à la figure 1.1. Ces statistiques montrent bien que les deux secteurs présentent d'importantes différences au niveau de leur mode d'exploitation. En établissant des moyennes par entreprise déclarante, on est à même d'observer des variations importantes dans les domaines suivants:

- Dans le secteur du camionnage pour compte propre, on a dénombré en moyenne plus de 24 employés par entreprise, comparativement à moins de 16 pour les transporteurs pour compte d'autrui¹.
- Les transporteurs pour compte propre ont utilisé davantage d'unités motorisées, de remorques et d'autres équipements que les transporteurs pour compte d'autrui, la moyenne par entreprise étant de 62 pour les premiers et de 25 pour les seconds.
- Bien que le nombre total d'unités motorisées des entreprises de camionnage pour compte propre soit plus du double du nombre d'unités des entreprises pour compte d'autrui, les transporteurs du secteur du camionnage pour compte propre ont consommé près de 17% moins de carburant que les transporteurs de l'autre secteur.

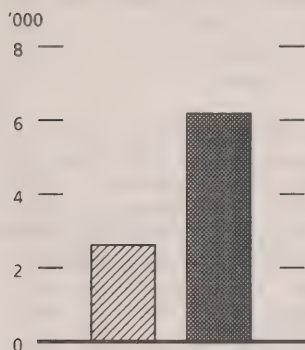
(1) Étant donné que les chauffeurs contractants ne sont pas considérés comme des "employés" de l'entreprise, les statistiques de l'emploi pour le camionnage constituent une sous-estimation des chiffres "réels", surtout dans le cas des transporteurs pour compte d'autrui. D'autres renseignements sur les chauffeurs contractants sont présentés à la figure 2.12.

Figure 1.1

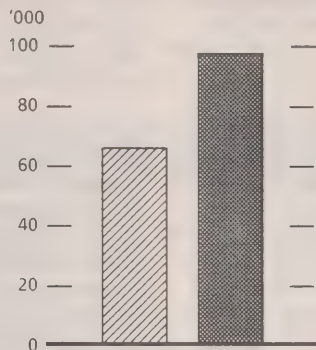
Principal Statistics of the Canadian Trucking Industry, 1986

Principales statistiques de l'industrie du camionnage au Canada, 1986

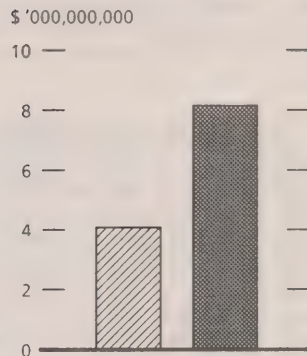
Number of reporting units Nombre d'unités déclarantes



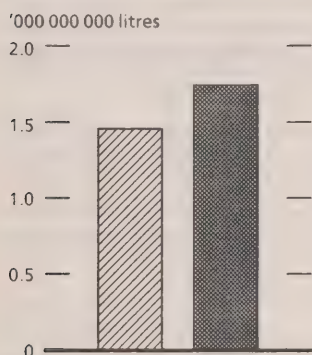
Number of employees Nombre d'employés



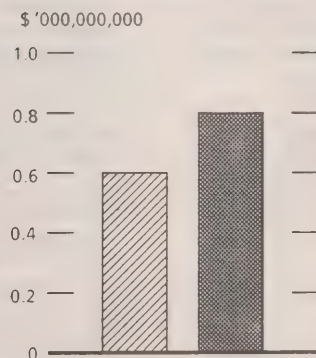
Operating expenses Frais d'exploitation



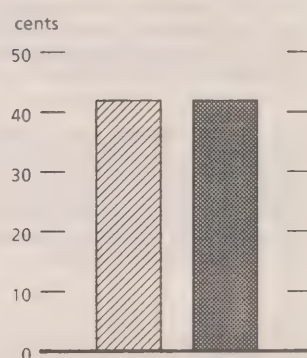
Fuel consumed Carburant consommé



Fuel cost Dépenses de carburant



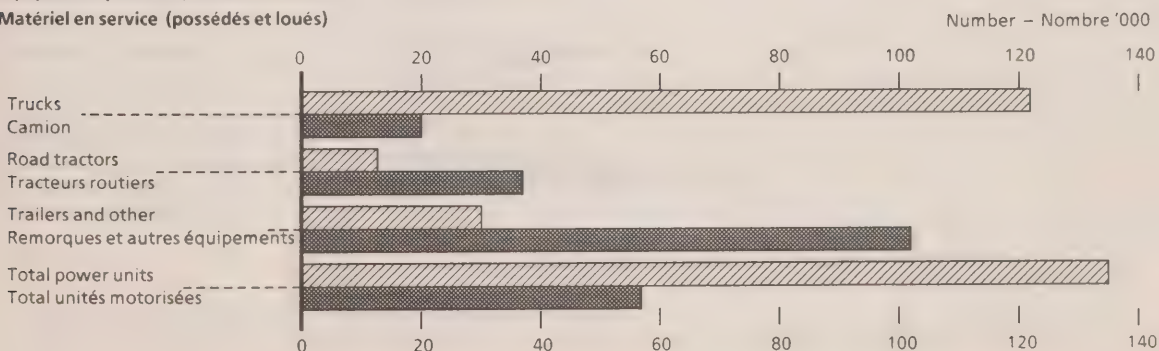
Fuel cost per litre Coût du carburant / litre



Private
Compte propre

For-hire
Compte d'autrui

Equipment operated (owned and leased) Matériel en service (possédés et loués)



OPERATING EXPENSES

Private carriers report only those expenses which are directly related to the trucking operation, and may exclude certain head office expenses and other general expenses. For-hire carriers include all expenses pertaining to the for-hire motor carrier of freight operations. With the exception of "other expenses", cost variables are considered directly comparable between the for-hire and private sectors.

Figure 1.2 presents principal statistics, in terms of operating expenses, of the for-hire and private sectors. Although the number of reporting units in the private sector decreased approximately 16% in 1986, from 3,183 units in 1985 to 2,676 in 1986 (for more information on the Private Trucking Survey Universe see page 205), it is interesting to note that the total operating expenses decreased only 2.8% to reach \$4.1 billion in 1986. The for-hire sector remained at the same level with a nominal decrease of less than 1% in the number of reporting units, from 6,270 in 1985 to 6,211 in 1986. However, for this sector, the total operating expenses increased 4.6% over 1985.

The major difference in the structure of both sectors can be noted in examining the operating expenses:

- A higher proportion of the operating expenses is devoted to the compensation of drivers in the private sector. More than 31% of the expenses were for salaries and wages of drivers compared to 19.5% in the for-hire sector.
- The for-hire carriers spent twice the amount for the compensation of "other employees", close to 11% of operating expenses compared to 5.3% for private firms. However, this is not surprising since private trucking firms exclude headquarters employees who are not directly associated with the trucking operation and employ fewer terminal and platform employees.
- The operating expenses for broker operators are much smaller for private trucking than in the for-hire sector. Less than 5% of the total private trucking operating expenses were for broker operators expenses, as compared to almost 20% within the for-hire sector.

DÉPENSES D'EXPLOITATION

Les transporteurs pour compte propre ne déclarent que les dépenses directement associées aux activités de camionnage, et peuvent donc exclure certaines dépenses du siège social et autres dépenses générales. Les transporteurs pour compte d'autrui incluent toutes les dépenses liées aux activités des transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui. À l'exception de la rubrique "autres dépenses", les variables de coûts sont jugées directement comparables entre les secteurs du camionnage pour compte d'autrui et celui du camionnage pour compte propre.

La figure 1.2 présente les statistiques principales des secteurs du camionnage pour compte d'autrui et du camionnage pour compte propre, sous l'angle des dépenses d'exploitation. Il est intéressant de constater que même si le nombre d'unités déclarantes du secteur pour compte propre a diminué de 16% environ, passant de 3,183 en 1985 à 2,676 unités en 1986, les dépenses d'exploitation totales n'ont baissé que de 2.8% pour s'établir à \$4.1 milliards en 1986, (pour plus d'information sur l'univers de l'Enquête sur le camionnage pour compte propre, voir page 205). Le secteur pour compte d'autrui est resté à peu près au même niveau, avec une diminution de moins de 1% du nombre d'unités déclarantes, de 6,270 en 1985 à 6,211 en 1986. Toutefois, dans ce dernier secteur, les dépenses totales d'exploitation ont augmenté de 4.6% par rapport à 1985.

La principale différence dans la structure des deux secteurs est mise en lumière par un examen des dépenses d'exploitation.

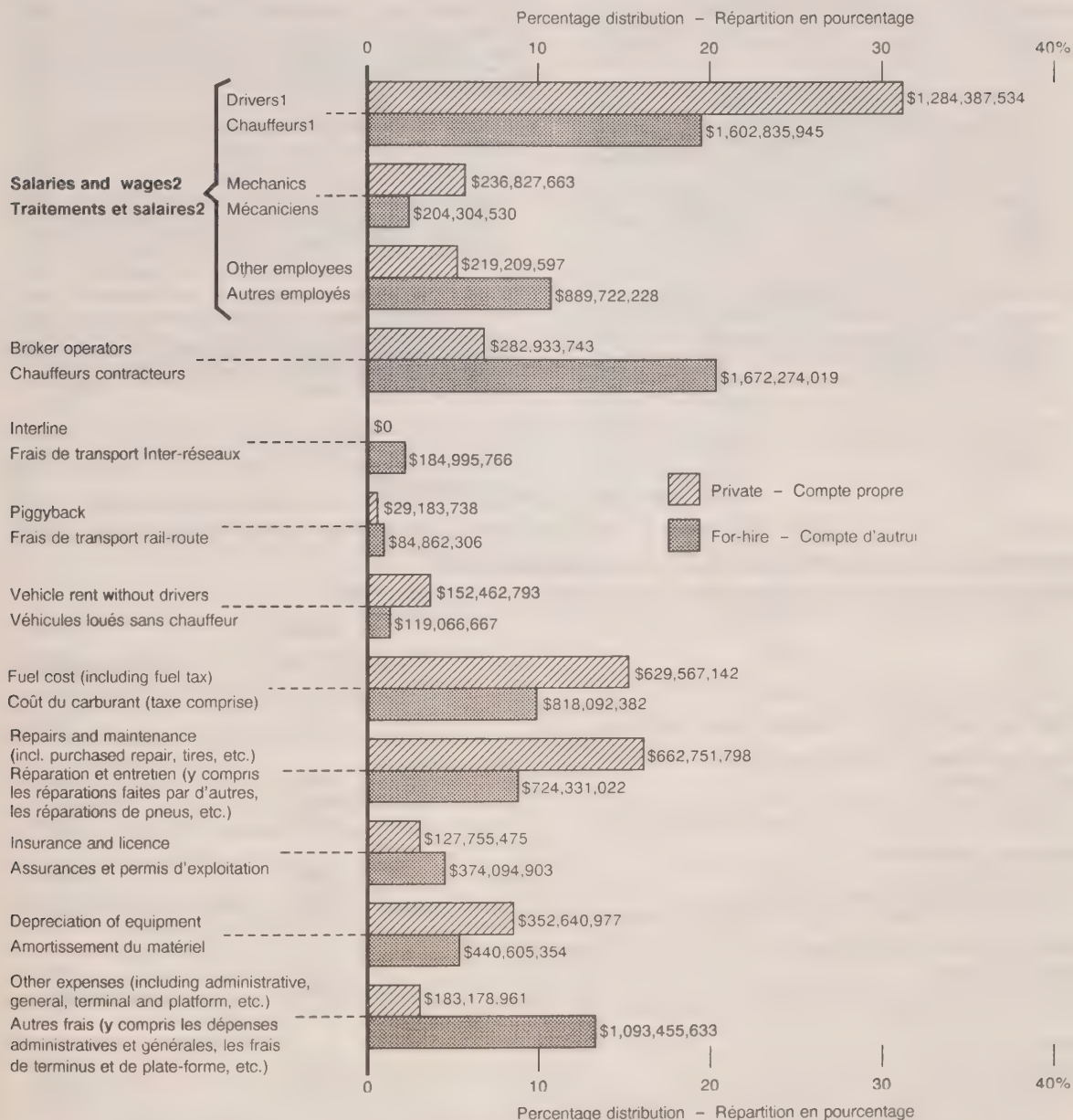
- La rémunération des chauffeurs représente une plus forte proportion des dépenses d'exploitation dans le secteur pour compte propre. Ce secteur a consacré plus de 31% des dépenses aux traitements et salaires des chauffeurs, contre 19.5% dans le cas du secteur pour compte d'autrui.
- En pourcentage, les transporteurs pour compte d'autrui ont dépensé deux fois plus pour la rémunération des "autres employés", soit près de 11% du total comparativement à 5.3% dans le cas des entreprises pour compte propre. Un tel résultat n'est pas surprenant cependant parce que les entreprises de camionnage pour compte propre n'incluent pas les employés du siège social qui ne participent pas directement aux activités de camionnage, et parce que ces entreprises n'ont pas autant d'employés de terminus et de plate-forme.
- Les dépenses d'exploitation consacrées aux chauffeurs contractants sont beaucoup plus faibles chez les entreprises de camionnage pour compte propre que chez celles du secteur pour compte d'autrui. Moins de 5% des dépenses d'exploitation totales des entreprises de camionnage pour compte propre vont aux chauffeurs contractants, alors que la proportion correspondante dans le secteur pour compte d'autrui est de près de 20%.

Figure 1.2

Operating Expenses of the Canadian Trucking Industry, 1986

Frais d'exploitation des entreprises canadiennes de camionnage, 1986

Total operating expenses: For-hire – Compte d'autrui Private – Compte propre
 Total, frais d'exploitation: \$8,208,640,755 \$4,103,110,300



1 Includes supervisors and helpers. – Y compris les surveillants et les aides.

2 Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers. – Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3.

EMPLOYMENT

Figure 1.3 provides the distribution of total employees by category for the for-hire and private trucking sectors. A review of the data indicates that, in 1986, employees of the for-hire carriers, on average, earned over 5% more than employees of the private carriers. This contrasts with 1984, when employees of the private trucking sector were paid approximately 6% more than employees of the for-hire trucking sector. In 1985, the average salaries and wages was also 7.5% higher in the for-hire trucking industry.

- In 1986, the private trucking carriers employed, on average, twice the number of drivers and helpers (18 per firm) as compared to the for-hire trucking firms (9 per firm). For both sectors, the drivers and helpers represented the majority of the employees, accounting for 73% of all employees in the private trucking sector and 58% in the for-hire trucking sector.
- In terms of total number of employees, the private carriers reported 56% more employees per reporting unit than the for-hire carriers. Private carriers maintained an average strength of 25 employees per reporting unit as compared to 16 for the for-hire sector.
- With a power unit fleet more than twice the size of for-hire trucking, the private trucking sector employed 21% more mechanics.

EMPLOI

La figure 1.3 ventile par catégorie le nombre total d'employés des secteurs du camionnage pour compte d'autrui et pour compte propre. L'examen des données montre qu'en 1986, les employés des transporteurs pour compte d'autrui ont touché en moyenne une rémunération supérieure de plus de 5% à celle des employés des transporteurs pour compte propre. Ces chiffres contrastent avec ceux de 1984 lorsque les employés du secteur pour compte propre touchaient environ 6% de plus que les employés du secteur pour compte d'autrui. En 1985, la rémunération était également en moyenne 7.5% supérieure pour les employés du secteur pour compte d'autrui.

- En 1986, les transporteurs pour compte propre employaient, en moyenne, deux fois plus de chauffeurs et d'aides (18 par entreprise) que les entreprises de camionnage pour compte d'autrui (9 par entreprise). Dans les deux secteurs, les chauffeurs et les aides constituaient la majorité des employés, soit 73% des effectifs totaux du secteur du camionnage pour compte propre et 58% des effectifs du secteur du camionnage pour compte d'autrui.
- S'agissant du nombre total d'employés, les transporteurs pour compte propre ont déclaré 56% plus d'employés par transporteur que les transporteurs pour compte d'autrui. Les effectifs dans le secteur du camionnage pour compte propre s'établissaient en moyenne à 25 employés par unité déclarante, contre 16 dans le secteur pour compte d'autrui.
- Le secteur du camionnage pour compte propre disposait d'un parc d'unités motorisées équivalant à plus de deux fois celui du secteur du camionnage pour compte d'autrui et employait 21% plus de mécaniciens.

Figure 1.3

Employment Statistics of the Canadian Trucking Industry, 1986 Statistiques de l'emploi dans l'industrie du camionnage au Canada, 1986

	For-hire ¹	Private
	Compte d'autrui ¹	Compte propre
Number of reporting units – Nombre d'unités déclarantes	6,211	2,676
Drivers and helpers – Chauffeurs et aides		
Number – Nombre	56,458	48,114
Salaries and wages – Traitements et salaires	\$ 1,602,835,945	1,284,387,534
Average salaries and wages – Traitements et salaires moyens	\$ 28,390	26,695
Mechanics – Mécaniciens		
Number – Nombre	6,972	8,436
Salaries and wages – Traitements et salaires	\$ 204,304,530	236,827,663
Average salaries and wages – Traitements et salaires moyens	\$ 29,304	28,073
Other employees – Autres employés		
Number – Nombre	33,847	9,054
Salaries and wages – Traitements et salaires	\$ 917,698,464	219,209,597
Average salaries and wages – Traitements et salaires moyens	\$ 27,113	24,211
Total		
Number – Nombre	97,277	65,604
Salaries and wages – Traitements et salaires	\$ 2,724,838,939	1,740,424,794
Average salaries and wages – Traitements et salaires moyens	\$ 28,011	26,529

¹ Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers. – Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3.

POWER UNITS

When examining figure 1.4, the following observations can be made:

- Private truckers operate mainly straight trucks which represent more than 90% of their power unit fleet. Road tractors dominate (65%) the for-hire fleet.
- Average distance travelled with straight trucks is significantly shorter for private carriers. Using 250 working days per year, the private carriers, on average, travelled 95 km a day as compared to 145 km for the for-hire truckers. This is an indication that local service is a more common practice for private truckers.
- The average distance travelled per straight truck decreased, in 1986, by 6% for the for-hire sector, and 6.5% for the private truckers. However, the distance per road tractor increased 3% for for-hire carriers and, more significantly, by 5% over 1985 for an 1986 average of 81 523 km for private carriers.¹

(1) It is important to remember that equipment operated by broker operators is excluded. This particularly affects for-hire trucking due to the extensive use of broker services by that sector.

UNITÉS MOTORISÉES

Les observations qui suivent s'appuient sur un examen de la figure 1.4.

- Les camionneurs pour compte propre utilisent surtout des camions, qui constituent plus de 90% de leur parc d'unités motorisées. Chez les transporteurs pour compte d'autrui, les tracteurs routiers dominent (65% du parc).
- La distance moyenne parcourue par camion est nettement plus courte dans le cas des transporteurs pour compte propre. À raison de 250 jours ouvrables par année, les transporteurs pour compte propre ont parcouru en moyenne 95 km par jour et les camionneurs pour compte d'autrui, 145 km par jour. Cela montre que la desserte locale est une pratique plus répandue chez les transporteurs pour compte propre.
- La distance moyenne parcourue par camion a diminué en 1986, de 6% dans le secteur pour compte d'autrui et de 6.5% dans l'autre secteur. Toutefois, par rapport à 1985, la distance parcourue par tracteur routier a augmenté de 3% dans le cas des transporteurs pour compte d'autrui et davantage, soit 5%, dans le cas des transporteurs pour compte propre, ces derniers ayant parcouru en moyenne 81 523 km en 1986.¹

(1) Il importe de rappeler que le matériel exploité par les chauffeurs contractants est exclu. Cette exclusion touche plus particulièrement les entreprises de camionnage pour compte d'autrui qui ont beaucoup recours aux services des chauffeurs contractants.

Figure 1.4

Power Units Operated (owned and leased) and Distance Travelled, 1986

Unités motorisées en service (possédées et louées) et distance parcourue, 1986

		For-hire Compte d'autrui	Private Compte propre
Number of reporting units – Nombre d'unités déclarantes		6,211	2,676
Number of straight trucks – Nombre de camions		19,661	122,449
Total distance travelled – Distance totale parcourue	km	712 877 603	2 884 066 177
Average distance per straight truck – Distance moyenne par camion	km	36 258	23 553
Number of road tractors – Nombre de tracteurs routiers		36,716	12,530
Total distance travelled – Distance totale parcourue	km	3 005 965 136	1 021 488 155
Average distance per road tractor – Distance moyenne par tracteur	km	81 871	81 523

CONCENTRATION IN THE TRUCKING INDUSTRY

Measured by Gross Operating Expenses

Figure 1.5 shows that there is less concentration in the private sector as compared to for-hire trucking.

- The 100 largest for-hire carriers had 45.7% of the total for-hire operating expenses, while the same group of private carriers accounted for 39.8% of the total private operating expenses. The for-hire carriers increased their share of the total operating expenses from 44.4% in 1985 to 45.7% in 1986. Private carriers saw their share of total operating expenses increase from 35.9% in 1985 to 39.8% in 1986.¹
- For any group of carriers, the concentration of the for-hire carriers was approximately 6% higher than the private carriers.
- Most of the private sector concentration increase was due to the 50 largest private carriers who expanded their 1986 share of the total operating expenses to 30.2%, as compared to 27% in 1985.

(1) As neither the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers survey or the Private trucking survey provide coverage of all firms, the shares of the top 100 largest reporting units will be overstated.

CONCENTRATION DANS L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE

Évaluée selon les dépenses d'exploitation brutes

La figure 1.5 montre que la concentration dans le secteur pour compte propre est moins prononcée que dans le secteur pour compte d'autrui.

- Les 100 plus grands transporteurs ont représenté 45.7% des dépenses d'exploitation totales dans le secteur pour compte d'autrui, contre 39.8% dans le secteur pour compte propre. Les transporteurs pour compte d'autrui, ont augmenté leur part des dépenses d'exploitation totales, de 44.4% en 1985 à 45.7% en 1986. Les 100 plus grandes entreprises de camionnage pour compte propre ont vu leur part du total des dépenses d'exploitation passer de 35.9% en 1985 à 39.8% en 1986.¹
- Quel que soit le groupe de transporteurs, la concentration dans le secteur pour compte d'autrui a dépassé de 6% environ celle observée dans le secteur pour compte propre.
- L'augmentation de la concentration dans le secteur pour compte propre est due principalement aux 50 premiers transporteurs, dont la part des dépenses d'exploitation totales en 1986 a atteint 30.2%, comparativement à 27% en 1985.

(1) Toutes les entreprises ne sont pas prises en compte par l'enquête sur les entreprises de camionnage et de déménagement pas plus que par l'enquête sur le camionnage pour compte propre. Par conséquent, la part des 100 plus grandes unités déclarantes est surestimée.

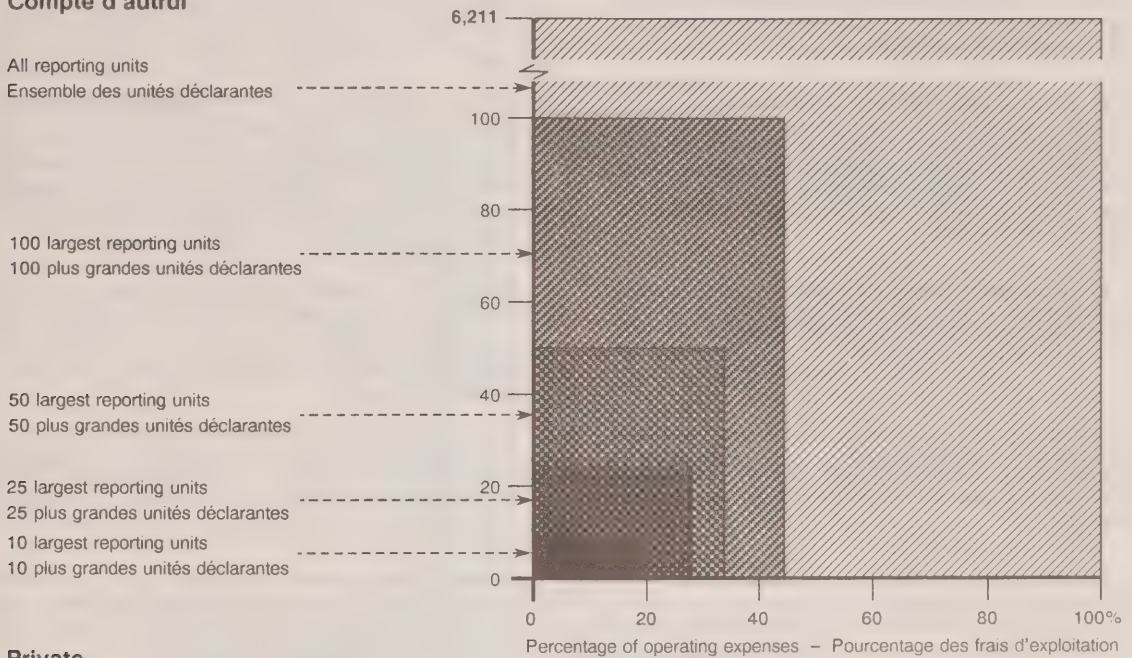
Figure 1.5
Concentration in the Canadian Trucking Industry Measured by Gross Operating Expenses, 1986
Concentration d'entreprises dans l'industrie du camionnage au Canada, évaluée selon les frais d'exploitation bruts, 1986

	For-hire – Compte d'autrui		Private – Compte propre	
	Operating expenses		Operating expenses	
	Frais d'exploitation		Frais d'exploitation	
	\$	%	\$	%
10 largest reporting units – 10 plus grandes unités déclarantes	1,586,550,827	19.3	544,439,977	13.3
25 largest reporting units – 25 plus grandes unités déclarantes	2,305,698,402	28.1	903,370,720	22.0
50 largest reporting units – 50 plus grandes unités déclarantes	2,966,185,279	36.1	1,237,856,664	30.2
100 largest reporting units – 100 plus grandes unités déclarantes	3,750,718,211	45.7	1,634,335,829	39.8
All reporting units – Ensemble des unités déclarantes	8,208,640,755	100.0	4,103,110,300	100.0

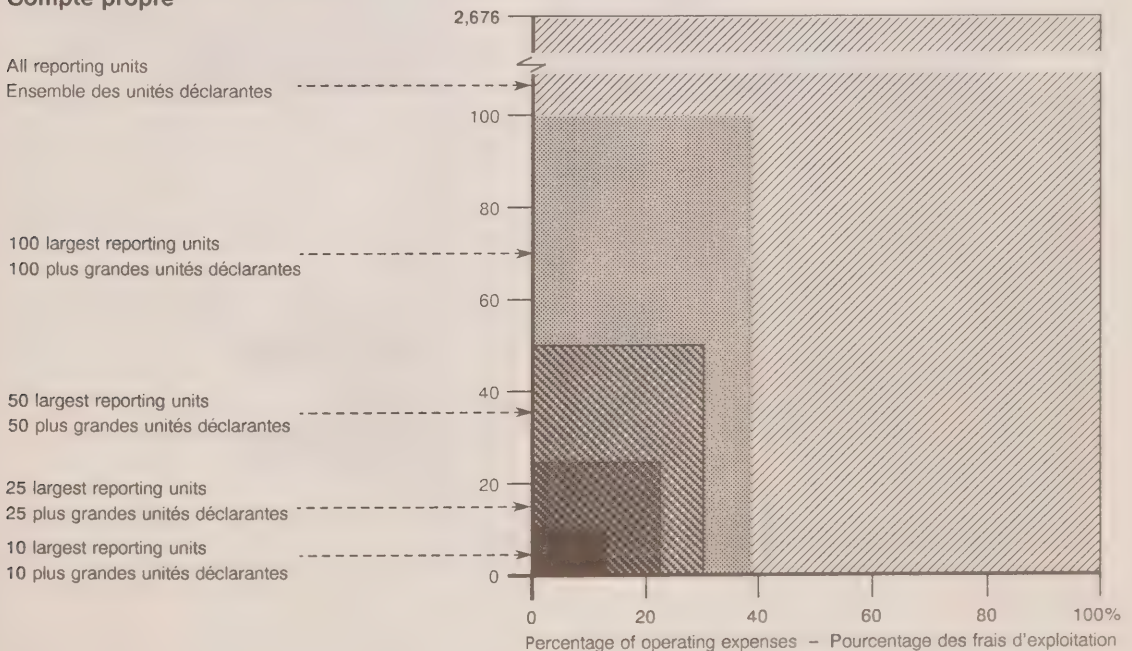
Figure 1.5 – Concluded – fin

Concentration in the Canadian Trucking Industry Measured by Gross Operating Expenses, 1986
Concentration d'entreprises dans l'industrie du camionnage au Canada, évaluée selon les frais d'exploitation bruts, 1986

For-hire
Compte d'autrui



Private
Compte propre



TRUCKING INDUSTRY BY PROVINCE OR TERRITORY OF DOMICILE

Province or territory of domicile refers to the physical location of the reporting unit and not necessarily the area where trucking activity of the reporting unit takes place. Please refer to the study entitled "A Comparison between Domiciled and Origin Based Truck Transport Revenues" on page 195 of this publication for additional information on this topic.

As shown in figure 1.6, most of the for-hire carriers are domiciled in Québec (24% of all carriers) and Ontario (25%). However, the Ontario domiciled carriers accounted for 40% of the total operating expenses which is more than twice the percentage represented by the Quebec domiciled carriers (18%). This is a clear indication that carriers domiciled in Ontario are larger than those domiciled in Quebec.

Alberta and British Columbia domiciled the same number of for-hire carriers, in terms of percentage (18%). In terms of operating expenses, Alberta carriers had a share of 13% while British Columbia had a share of 11%.

Over 60% of all private truckers were domiciled in Ontario and Quebec and they accounted for 65% of all operating expenses. Alberta and British Columbia had 24% of the private trucking carriers, who represented 23% of the total operating expenses.

The data indicate that the for-hire trucking and private trucking sectors are dominant, in terms of number of carriers and operating expenses, in four provinces; Quebec, Ontario, Alberta and British Columbia.

L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE SELON LA PROVINCE OU LE TERRITOIRE DE DOMICILE

La province ou le territoire de domicile correspond à l'emplacement physique de l'unité déclarante et non nécessairement à la région où celle-ci effectue ses activités de camionnage. Pour en savoir plus long sur ce sujet, se reporter à l'étude intitulée "Analyse comparative des recettes des entreprises de camionnage selon le domicile et l'origine" à la page 195 de la présente publication.

Comme le montre la figure 1.6, les transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Québec représentent 24% du total et ceux ayant leur domicile en Ontario, 25% du total. Toutefois, les transporteurs de l'Ontario figurent pour 40% des dépenses d'exploitation totales, soit plus de deux fois la proportion observée pour les transporteurs domiciliés au Québec (18%). Ces chiffres démontrent clairement que les transporteurs ayant leur domicile en Ontario sont plus grands que ceux implantés au Québec.

L'Alberta et la Colombie-Britannique ont le même nombre de transporteurs pour compte d'autrui, en pourcentage du nombre total (18%). En pourcentage des dépenses d'exploitation, les transporteurs de l'Alberta devancent ceux de la Colombie-Britannique, avec 13% du total contre 11% pour les entreprises de la Colombie-Britannique.

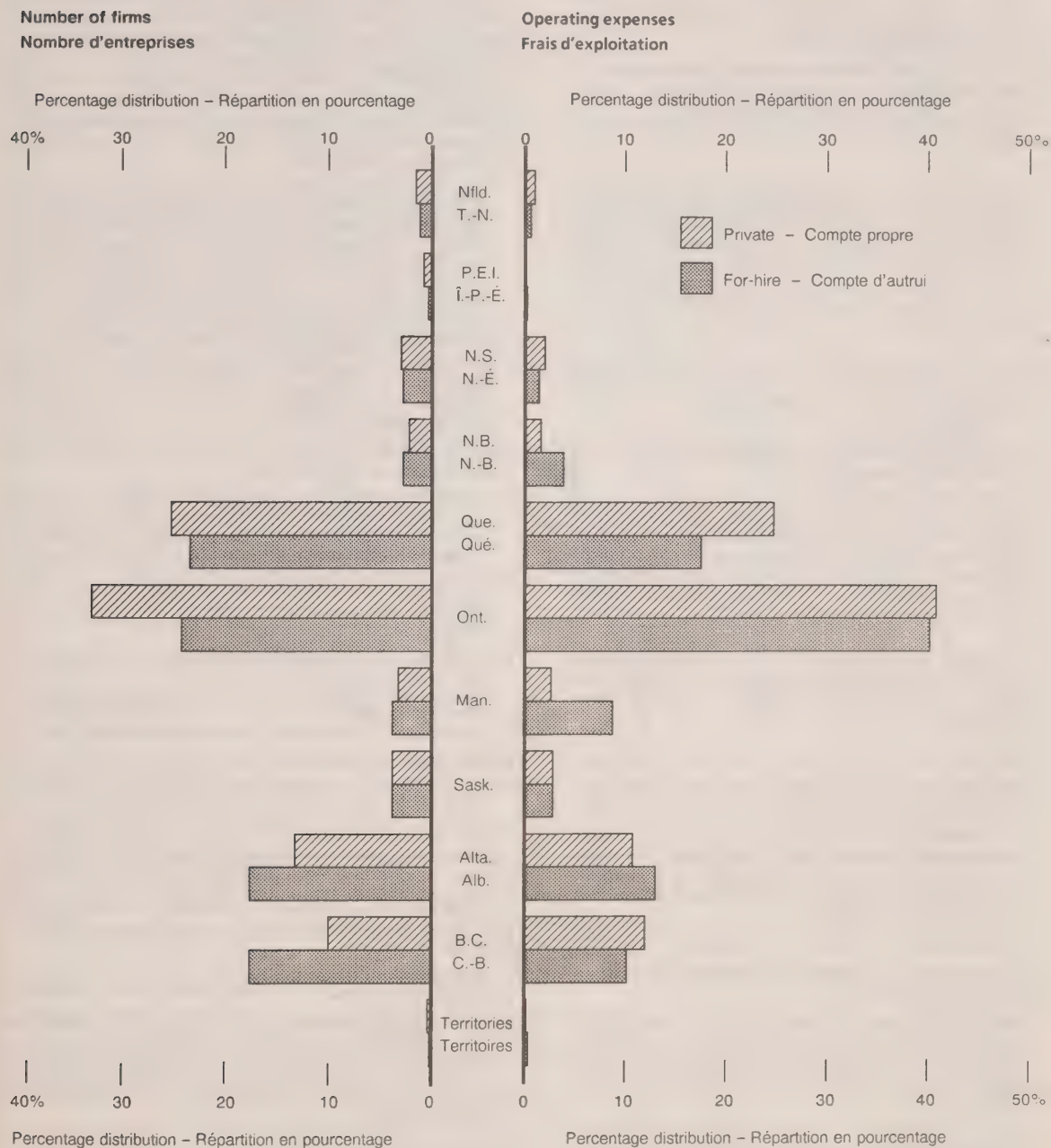
Plus de 60% des entreprises de camionnage pour compte propre étaient domiciliées en Ontario et au Québec et ces entreprises avaient effectué 65% de toutes les dépenses d'exploitation. L'Alberta et la Colombie-Britannique étaient les provinces de domicile de 24% des entreprises de camionnage pour compte propre dont les dépenses d'exploitation représentaient 23% du total.

Les données sur le nombre de transporteurs et les dépenses d'exploitation montrent que les secteurs du camionnage pour compte d'autrui et pour compte propre sont prépondérants dans quatre provinces, soit le Québec, l'Ontario, l'Alberta et la Colombie-Britannique.

Figure 1.6

The Canadian Trucking Industry Operating Expenses and Number of Firms by Province or Territory of Domicile, 1986

Frais d'exploitation des entreprises canadiennes de camionnage et nombre d'entreprises selon la province ou le territoire de domicile. 1986



INDUSTRY ACTIVITY

TONNES TRANSPORTED

Figure 1.7 presents a distribution of tonnage by region of origin or destination transported by the for-hire operators and private carriers.

Between 1985 and 1986, there were major changes noted in the traffic pattern for both trucking sectors. The following observations summarize these changes:

- The for-hire trucking firms increased their tonnage carried by over 16% from 160.8 million tonnes in 1985 to 187.2 million tonnes in 1986; while the tonnage transported by private operators decreased approximately 6% to 68.6 million tonnes in 1986.
- With regard to the for-hire sector, Ontario and the region of British Columbia and the Territories registered the most significant tonnage increases in 1986 in terms of regions of origin as well as destination. The volume carried to British Columbia and the Territories in 1986 was 29.4% higher than the previous year. Similarly, the tonnage transported from this region increased 27.8%. The total weight of movements to and from Ontario rose by approximately 28% in both directions.
- In 1986, the private carriers reduced their activities in Ontario and in Quebec, decreasing the volume carried to and from these regions by approximately 11% to 12%.

Some significant fluctuations occurred between 1985 and 1986 with regard to interregional traffic:

- In 1986, private trucking carriers augmented their activities by approximately 17% to a total of 191.1 thousand tonnes carried between British Columbia and the Territories, and Manitoba, Saskatchewan and Alberta. Similarly, the tonnage moved from these three provinces to British Columbia and Territories also increased over 20%, from 40.9 thousand tonnes in 1985 to 49.2 thousand tonnes in 1986.
- In contrast, the total weight of the private trucking shipments carried between Manitoba, Saskatchewan, Alberta and Ontario decreased 12.5%. Traffic between the Atlantic provinces and Quebec decreased by 9%.
- The major changes in the interregional traffic of the for-hire carriers occurred in the Eastern provinces and between the Atlantic provinces and Ontario. In 1986, the tonnage carried from the Atlantic provinces to Quebec increased over 58% to 675 thousand tonnes, while all movements between Quebec and the Atlantic region increased in total weight by 46% to 1.1 million tonnes. A similar increase was noted between the Atlantic region and Ontario where the tonnage increased over 41% to 661 thousand tonnes.

The intraregional movements show the same trend as the interregional movements:

- The shipments carried by for-hire carriers within British Columbia and the Territories increased over 33% to 21.5 million tonnes in 1986. Ontario saw its total tonnage carried also increase approximately 30% for a total of 70.3 million tonnes.
- Similarly, the private carriers increased their tonnage transported in Ontario and Quebec by approximately 12%.

ACTIVITÉ DE L'INDUSTRIE

TONNES TRANSPORTÉES

La figure 1.7 présente une répartition, selon la région d'origine ou de destination, du tonnage transporté par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui et pour compte propre.

Entre 1985 et 1986, d'importants changements ont été observés dans la courbe du trafic pour les deux secteurs de camionnage. Les observations qui suivent font la synthèse de ces changements.

- Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont augmenté de plus de 16% leur tonnage transporté, qui est passé de 160.8 millions de tonnes en 1985 à 187.2 millions de tonnes en 1986. Quant au tonnage transporté par les entreprises pour compte propre, il a diminué de 6% environ pour s'établir à 68.6 millions de tonnes en 1986.
- S'agissant du secteur pour compte d'autrui, l'Ontario et la région de la Colombie-Britannique et des territoires ont enregistré les plus importantes hausses de tonnage en 1986 selon les régions d'origine et de destination. Le volume transporté vers la Colombie-Britannique et les territoires en 1986 dépassait de 29.4% celui de l'année précédente. De même, le tonnage transporté à partir de cette région a augmenté de 27.8%. Le poids total du fret à destination et en provenance de l'Ontario a augmenté de quelque 28% dans un sens comme dans l'autre.
- En 1986, les transporteurs pour compte propre n'ont pas été aussi actifs en Ontario et au Québec, le volume du fret à destination et en provenance de ces régions ayant diminué d'environ 11% à 12%.

Certaines fluctuations importantes ont été observées entre 1985 et 1986 au chapitre du trafic interrégional.

- En 1986, les transporteurs pour compte propre ont accru leurs activités de 17% environ, ayant transporté 191.9 mille tonnes entre la Colombie-Britannique et les territoires et le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta. Parallèlement, le tonnage transporté à partir de ces trois dernières provinces vers la Colombie-Britannique et les territoires a lui aussi augmenté de plus de 20%, passant de 40.9 mille tonnes en 1985 à 49.2 mille tonnes en 1986.
- Par contre, le poids total des expéditions que les transporteurs pour compte propre ont acheminé entre les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta et la province de l'Ontario a diminué de 12.5%. Il y a également eu baisse de 9% du trafic entre les provinces de l'Atlantique et le Québec.
- Les principaux changements dans le trafic interrégional des transporteurs pour compte d'autrui ont été observés dans les provinces de l'Est et entre les provinces de l'Atlantique et l'Ontario. En 1986, le tonnage transporté des provinces de l'Atlantique vers le Québec a augmenté de plus de 58% pour atteindre 675 mille tonnes, alors que le poids total des expéditions entre le Québec et la région de l'Atlantique a crû de 46% pour se fixer à 1.1 million de tonnes. Une augmentation du même ordre a été enregistrée entre la région de l'Atlantique et de l'Ontario, où le tonnage a progressé de plus de 41% pour s'établir à 661 mille tonnes.

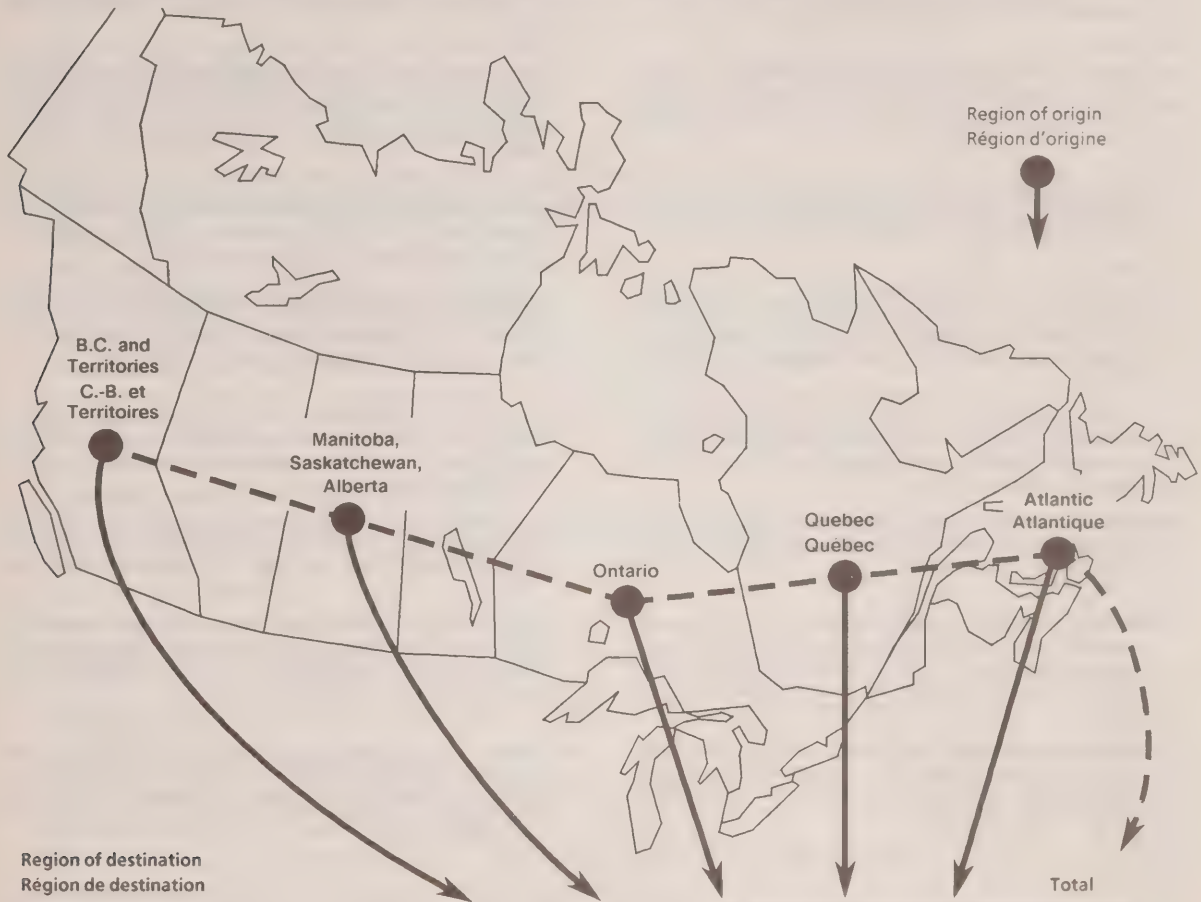
Les mouvements intrarégionaux affichent la même tendance que les mouvements interrégionaux.

- Le tonnage des expéditions transportées par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui à l'intérieur de la Colombie-Britannique et des territoires a augmenté de plus de 33% pour s'établir à 21.5 millions de tonnes en 1986. En Ontario, le tonnage a aussi augmenté d'environ 30% pour totaliser 70.3 millions de tonnes.
- Parallèlement, les transporteurs pour compte propre ont accru d'environ 12% le tonnage du fret qu'ils ont transporté en Ontario et au Québec.

Figure 1.7

Estimated Tonnes Transported Domestically by the Canadian Trucking Industry From Region of Origin to Region of Destination, 1986

Nombre estimatif de tonnes transportées domestiquement par les entreprises canadiennes de camionnage, de la région d'origine à la région de destination, 1986



Region of origin Région d'origine		Region of destination Région de destination					Total
Atlantic – Atlantique	Tonnes: For-hire – Compte d'autrui	6 409	35 674	646 794	1 111 839	12 322 645	14 123 361
	Private – Compte propre	...	...	21 927	78 186	6 604 730	6 704 843
Quebec – Québec	Tonnes: For-hire – Compte d'autrui	50 317	246 555	4 323 094	27 151 176	675 182	32 446 324
	Private – Compte propre	2 553	14 542	2 158 614	18 423 386	213 354	20 812 449
Ontario	Tonnes: For-hire – Compte d'autrui	154 722	939 641	70 305 366	4 626 358	661 474	76 687 561
	Private – Compte propre	11 970	46 809	26 550 735	2 598 435	69 521	29 277 470
Manitoba, Saskatchewan, Alberta	Tonnes: For-hire – Compte d'autrui	2 177 778	36 357 825	937 792	241 420	22 941	39 737 756
	Private – Compte propre	191 248	8 532 778	80 296	5 416	...	8 809 738
B.C. and Territories – C.-B. et Territoires	Tonnes: For-hire – Compte d'autrui	21 548 234	2 223 763	344 416	81 401	3 491	24 201 305
	Private – Compte propre	2 952 805	49 182	5 073	2 553	...	3 009 613
Total							
Tonnes	For-hire – Compte d'autrui	23 937 460	39 803 458	76 557 462	33 212 194	13 685 733	187 196 307
	Private – Compte propre	3 158 576	8 643 311	28 816 645	21 107 976	6 887 605	68 614 113

COMMODITIES TRANSPORTED

(ranked by tonnes)

Figure 1.8 presents data on the 35 most important commodities, ranked by tonnage, that are transported by for-hire and private carriers. Some notable trends indicated by the data are:

- The top ranking 35 commodity groups accounted for 66.5 million tonnes, or 93% of the total tonnage carried by the private carriers and over 80% of the total tonnage transported by the for-hire trucking firms.
- For private trucking, sand and gravel products, which ranked third with 6% of the total tonnage, dropped by 7% from 4.2 million tonnes in 1985 to 3.9 million tonnes in 1986.
- For-hire carriers of logs and bolts products recorded an increase in tonnes transported of 44% to a total of 11.5 million tonnes. This increase resulted in logs and bolts becoming the second highest commodity group transported by for-hire carriers.
- Other food preparation products registered a significant increase in 1986. The total food preparation products transported by private carriers amounted to 6.3 million tonnes; over 40% higher than 1985.
- Lumber and sawn timber products transported by for-hire firms increased by over 50% from 5.7 million tonnes in 1985 to 8.5 million tonnes in 1986.
- In the private trucking sector, petroleum and coal products still ranked as the most important commodity group carried. These products accounted for 19% of the total tonnage, or 13.4 million tonnes, which represented an increase of 17% over 1985.
- The leading commodity, sand and gravel, represented over 15% of the total tonnage carried by the for-hire trucking carriers. The 29 million tonnes hauled in 1986, represent an increase of 48% over 1985.

MARCHANDISES TRANSPORTÉES

(classées selon le tonnage)

La figure 1.8 présente les 35 premières marchandises, selon le tonnage, transportées par les entreprises pour compte d'autrui et pour compte propre. Certaines tendances notables se dégagent des données.

- Les 35 premiers groupes de marchandises ont représenté 66.5 millions de tonnes ou 93% du tonnage total transporté par les entreprises pour compte propre, et plus de 80% du tonnage total transporté par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui.
- Dans le secteur du camionnage pour compte propre, le groupe du sable et du gravier occupe le troisième rang, avec 6% du tonnage total ou 3.9 millions de tonnes en 1986, en baisse de 7% par rapport à 1985 (4.2 millions de tonnes).
- Les entreprises pour compte d'autrui ont transporté 11.5 millions de tonnes de billes et de billots, soit une augmentation de 44%, de sorte que ce groupe de produits est devenu le deuxième en importance chez les transporteurs pour compte d'autrui.
- Une importante augmentation a été observée en 1986 dans le cas des autres préparations alimentaires. Les camionneurs pour compte propre en ont transporté 6.3 millions de tonnes, soit 40% de plus qu'en 1985.
- Le tonnage du bois de construction et du sciage transporté par les entreprises pour compte d'autrui a augmenté de plus de 50%, de 5.7 millions de tonnes en 1985 à 8.5 millions de tonnes en 1986.
- Dans le secteur du camionnage pour compte propre, les dérivés du pétrole et de la houille sont toujours en tête. Ces produits ont représenté 19% du tonnage total ou 13.4 millions de tonnes, soit un accroissement de 17% par rapport à 1985.
- Plus de 15% du tonnage total transporté par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui était du sable et du gravier, ce qui place ce groupe de produits en tête de liste. Les 29 millions de tonnes transportées en 1986 constituent une hausse de 48% par rapport à 1985.

Figure 1.8

Estimated Tonnes for the Movement of Major Commodities, For-Hire Trucking, 1986**Nombre estimatif de tonnes des principaux produits transportés, Le camionnage pour compte d'autrui, 1986**

Commodity – Produit	Tonnes
Sand, gravel and crude stone – Sable, gravier et pierre brute	29 039 575
Logs and bolts – Billes et billots	11 589 055
Pulpwood chips – Copeaux de bois à pâte	8 717 567
Lumber and sawn timber – Bois de construction et sciage	8 454 491
Cement and concrete basic products – Produits de base en ciment et en béton	6 954 329
Other crude non-metallic minerals – Autres minéraux non-métalliques brut	6 097 074
Fuel oil – Mazout	6 004 991
Plate, sheet and strip, steel – Tôles, feuilles et feuillets d'acier	5 927 710
Other food preparations – Autres préparations alimentaires	5 616 273
Dairy products – Produits laitiers	5 341 559
Other non-metallic mineral basic products – Autres produits minéraux non-métalliques de base	5 285 170
Petroleum and coal products (excluding those in chemicals) – Dérivés du pétrole et de la houille (sauf dérivé chimique)	5 281 693
Gasoline – Essence	4 917 078
Crude mineral oils – Huiles minérales brutes	4 026 173
Cereal grains, unmilled – Grains de céréales non moulus	3 575 847
Chemical products, fertilizers and fertilizer materials – Produits chimiques, engrais et matières fertilisantes	3 012 684
Other waste and scrap materials – Autres déchets et rebuts	2 938 629
General freight – Fret général	2 875 811
Paper for printing – Papier d'impression	2 622 194
Shipping and distribution containers and closures – Récipients contenant, conteneurs et fermetures, livraison et distribution	2 137 282
Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies – Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicule automobiles	1 952 951
Pulpwood (round wood) – Bois à pâte (bois rond)	1 792 046
Other chemical specialties, industrial – Autres spécialités chimiques, industrielles	1 760 171
Vegetables, fresh or chilled – Légumes, frais ou réfrigérés	1 637 411
Other metal-bearing ores, concentrates and scrap – Autres minerais métallurgiques, concentrés et déchets	1 607 318
Other metal fabricated basic products – Autres demi-produits de base en métal	1 575 740
Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et châssis	1 413 484
Fermented alcoholic beverages – Boissons alcooliques fermentées	1 341 458
Wood pulp – Pâte de bois	1 323 036
Drilling, excavating, mining, oil and gas machinery – Machines pour le forage, l'excavation et l'exploitation des mines et des gisements de pétrole et de gaz	1 209 184
Structural clay products and refractories – Produit d'argile de construction et matériaux réfractaires	1 100 661
Pipes and tubes, iron and steel – Tuyaux et tubes, de fer et d'acier	1 048 305
Paper end-products – Produits finaux en papier	999 244
Distilled alcoholic beverages – Boissons alcooliques distillées	943 321
Other wood fabricated materials – Autres matériels fabriqués de bois	921 680
Total weight for first 35 commodities – Poids total pour les 35 premiers produits	151 041 195
TOTAL WEIGHT FOR ALL COMMODITIES – POIDS TOTAL POUR TOUS LES PRODUITS	187 196 305

Figure 1.8 – Concluded – fin

Estimated Tonnes for the Movement of Major Commodities, Private Trucking, 1986

Nombre estimatif de tonnes des principaux produits transportés, Le camionnage pour compte propre, 1986

Commodity – Produit	Tonnes
Petroleum and coal products – Dérivés du pétrole et de la houille	13 416 641
Other food preparabons – Autres préparations alimentaires	6 249 159
Sand, gravel and crude stone – Sable, gravier et pierre brute	3 914 480
Non-alcoholic beverages – Boissons non alcoolisées	3 695 042
Dairy products – Produits laitiers	3 250 698
Fermented alcoholic beverages – Boissons alcooliques fermentées	2 456 498
Refined and manufactured gases, fuel type – Gaz raffinés et fabriqués, type combustible	2 400 489
Cement and concrete basic products – Produits de base en ciment et en béton	2 213 259
General freight – Fret général	1 937 622
Lumber and sawn timber – Bois de construction et sciage	1 791 440
Other wood fabricated materials – Autres matériels fabriqués de bois	1 769 419
Gasoline – Essence	1 541 008
Plate, sheet and strip, steel – Tôles, feuilles et feuilards, d'acier	1 523 076
Other bakery products – Autres produits de boulangerie	1 292 124
Shipping and distribution containers and closures – Récipients contenant, conteneurs et fermetures livraison et distribution	1 276 376
Pulpwood (round wood) – Bois à pâte (bois rond)	1 216 189
Bolts, nuts, nails, screws and basic hardware – Boulons, écrous, clous vis et quincaillerie de base	1 212 888
Insulated wire and cable – Fils et câbles isolés	1 176 185
Complete feed – Aliments complets	952 165
Broad woven fabrics, man-made fibre – Tissues larges, de fibres chimiques	809 409
Pulpwood chips – Copeaux de bois	807 124
Vegetables, fresh or chilled – Légumes, frais ou réfrigérés	744 127
Other metal – bearing ores – Autres produits métalliques	690 706
Chemical elem. (exc radioactive, ferrous & non-ferr. met. – Elem. chim. (sauf met. radioactifs, – ferreux & non ferr)	652 293
Cereal grains and by – products processed for feed – Grains de céréales et sous-produits pour animaux	651 041
Meat (except poultry), fresh, chilled or frozen – Viande (sauf volaille), fraîche, réfrigérée ou congelée	626 382
Castings and forgings, iron and steel – Moulages & forgeages, de fer & acier	559 870
Cereal grains, milled – Grains de céréales, moulus	550 149
Log and bolts – Billes et billots	511 247
Other non-metallic mineral basic products – Autres produits minéraux non métalliques de base	482 148
Paper end-products – Produits finals en papier	438 333
Newspaper – Journaux	434 038
Other waste & scrap materials – Autres déchets et rebuts	401 028
Household furniture (inc. knocked down) – Meubles de maison (y compris meubles non assemblés)	376 273
Paper for printing – Papier d'impression	374 967
Total weight for first 35 commodities – Poids total pour les 35 premiers produits	66 463 393
TOTAL WEIGHT FOR ALL COMMODITIES-POIDS TOTAL POUR TOUS LES PRODUITS	71 415 315

TONNAGE AND DISTANCE

Figure 1.9 clearly indicates that private carriers concentrate on short distance movements, to a greater degree, than for-hire trucking. Over 51% of the tonnage hauled by private firms and 40% of the tonnage hauled by for-hire carriers was carried over a distance of less than 100 km.

However, in the 300 km or less range, the difference between the sectors is less significant. The for-hire carriers transported over 72% of total tonnage for movements less than 300 km as compared to 78% of the tonnage hauled by private trucking firms.

Over 6% of the tonnage was carried by the for-hire sector for distances greater than 1 000 km as compared to only 1.4% by the private truckers¹.

(1) For-hire tonnages represent only those for-hire carriers who earned \$350,000 or more in revenues from domestic intercity trucking.

TONNES ET DISTANCE

La figure 1.9 indique clairement que les entreprises pour compte propre effectuent plus de courts parcours que les entreprises pour compte d'autrui. Le fret acheminé sur une distance de moins de 100 km représente plus de 51% du tonnage transporté par les entreprises pour compte propre, et 40% du tonnage transporté par les entreprises pour compte d'autrui.

Toutefois, sur les parcours de 300 km ou moins, la différence entre les deux secteurs est moins prononcée. Les transporteurs pour compte d'autrui ont acheminé plus de 72% de leur tonnage total sur des trajets de moins de 300 km, alors que cette proportion est de 78% dans le cas des transporteurs pour compte propre.

La proportion du tonnage transporté sur une distance de plus de 1 000 km dépasse 6% dans le secteur pour compte d'autrui mais n'atteint que 1.4% dans le secteur pour compte propre¹.

(1) Dans le secteur pour compte d'autrui, les données sur le nombre de tonnes ne tiennent compte que des transporteurs pour compte d'autrui ayant tiré des recettes de \$350,000 ou plus du camionnage interurbain intérieur.

Figure 1.9

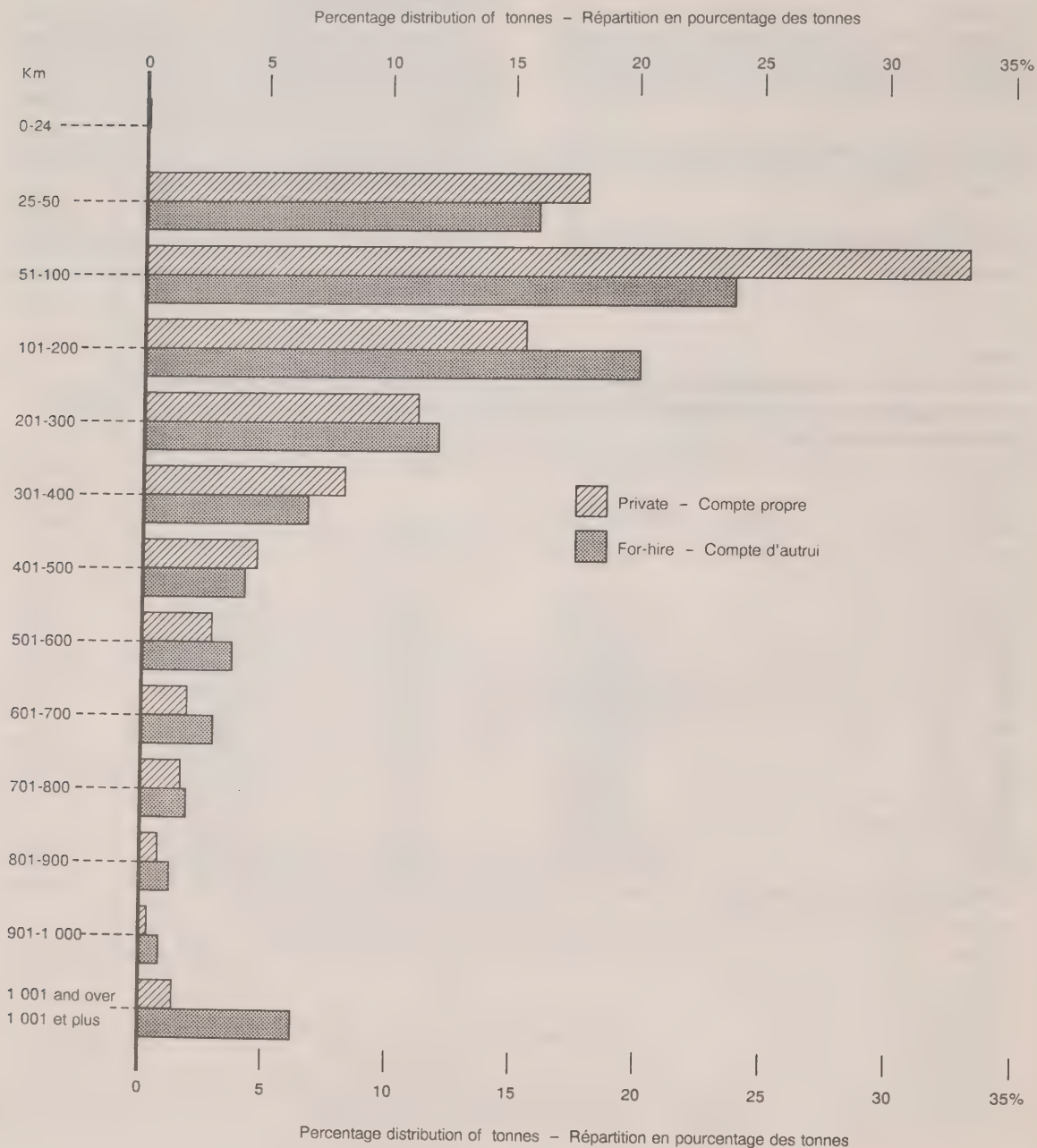
Estimated Tonnes Transported by the Canadian Trucking Industry by Distance Blocks, 1986
Nombre estimatif de tonnes transportées par les entreprises canadiennes de camionnage, selon la distance parcourue, 1986

Distance blocks		For-hire		Private	
Distance parcourue		Compte d'autrui		Compte propre	
Km		Tonnes	%	Tonnes	%
0 - 24		...	...	39 757	0.1
25 - 50		24 763 058	16.0	12 828 534	18.0
51 - 100		36 955 585	23.9	23 729 416	33.2
101 - 200		31 158 106	20.1	11 068 477	15.5
201 - 300		18 584 496	12.0	8 028 650	11.2
301 - 400		10 455 591	6.8	5 873 803	8.2
401 - 500		6 573 219	4.2	3 365 858	4.7
501 - 600		5 652 591	3.7	2 068 984	2.9
601 - 700		4 595 824	3.0	1 376 596	1.9
701 - 800		2 879 103	1.9	1 206 407	1.7
801 - 900		1 957 900	1.3	536 789	0.8
901 - 1 000		1 445 294	0.9	262 510	0.4
1 001 and over - et plus		9 693 624	6.3	1 029 534	1.4
TOTAL¹		154 714 391	100.0	71 415 315	100.0

1 Some totals may not add due to rounding. - Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

Figure 1.9 - Concluded - fin

Estimated Tonnes Transported by the Canadian Trucking Industry by Distance Blocks, 1986
Nombre estimatif de tonnes transportées par les entreprises canadiennes de camionnage, selon la distance parcourue, 1986



CHAPTER 2

**For-hire
Trucking:
Industry Structure**

CHAPITRE 2

**Camionnage pour
compte d'autrui:
Structure de l'industrie**

MOTOR CARRIERS OF FREIGHT AND HOUSEHOLD GOODS MOVERS SURVEY

INTRODUCTION

The source of the data presented in this section is a census of Canadian domiciled for-hire carriers of freight and household goods earning gross operating revenues of at least \$100,000 in 1985.

The objective of the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey is to obtain information on the size, structure and economic performance of the for-hire trucking industry. It is important to note that the following are excluded from the tabulations presented in this section:

- private carriers;
- broker operators;
- courier and messenger services; and
- motor carriers domiciled in the United States that cannot provide separate statistics for their Canadian operations.

A complete description of the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey, including data quality, exclusions from the survey and limitations, is provided in the Methods, Data Quality and Limitations section on page 201 of this publication.

SUMMARY OF FINDINGS

- The 1986 total operating revenues of \$8.6 billion represent a 5.1% increase over the \$8.2 billion recorded in 1985. This increase is much smaller than the 15.4% jump between 1984 and 1985.
- The operating expenses increased to \$8.2 billion in 1986, a 4.6% increase over 1985.
- There was an overall decrease in the number of carriers reporting from 6,270 in 1985 to 6,211 in 1986. However, the number of carriers earning \$500,000 or more increased from 1,761 in 1985 to 1,992 in 1986.
- The number of employees decreased slightly from 98,694 in 1985 to 97,277 in 1986. The average compensation in 1986 was \$28,011, a 3.2% increase from the previous year.
- There was a nominal increase of 0.9% in the total equipment operated, from 157,209 in 1985 to 158,573 in 1986.
- On average, the carriers reporting consumed 52.7 litres of fuel per 100 kilometres travelled, compared to 54.3 litres per 100 kilometres in 1985.
- Insurance claims and safety expenses increased from 2.3% of total operating expenses in 1985 to 2.9% in 1986.

ENQUETE SUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE MARCHANDISES ET LES ENTREPRISES DE DÉMÉNAGEMENT

INTRODUCTION

Les données de la présente section proviennent d'un recensement des transporteurs de marchandises et d'articles ménagers pour compte d'autrui domiciliés au Canada ayant touché des recettes brutes d'exploitation d'au moins \$100 000 en 1985.

L'objectif de l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement est de recueillir des renseignements sur la taille, la structure et le rendement économique de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui. Il est important de noter que les entreprises suivantes ont été exclues des totalisations de la présente section:

- les transporteurs pour compte propre;
- les chauffeurs contractants;
- les services de messageries; et
- les transporteurs routiers domiciliés aux États-Unis qui ne peuvent pas fournir de statistiques distinctes sur leurs activités au Canada.

Pour une description complète de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement, y compris des renseignements sur les entreprises exclues de l'enquête ainsi que sur la qualité et les limites des données, se reporter à la section Méthodes, qualité et limites des données à la page 201 de la présente publication.

RÉSUMÉ DES RÉSULTATS

- Les recettes d'exploitation en 1986 ont totalisé \$8.6 milliards, soit une augmentation de 5.1% par rapport à 1985 (\$8.2 milliards). Cette augmentation est bien inférieure au bond de 15.4% observé entre 1984 et 1985.
- Les dépenses d'exploitation ont progressé de 4.6% par rapport à 1985 pour s'établir à \$8.2 milliards en 1986.
- Il y a eu diminution nette du nombre de transporteurs déclarants, qui est passé de 6,270 en 1985 à 6,211 en 1986. Toutefois, le nombre de transporteurs ayant des recettes de \$500,000 ou plus a augmenté, de 1,761 en 1985 à 1,992 en 1986.
- Le nombre d'employés a diminué légèrement, passant de 98,694 en 1985 à 97,277 en 1986. La rémunération moyenne en 1986 a été de \$28,011, soit un accroissement de 3.2% par rapport à l'année précédente.
- Le parc total de matériel en service est passé de 157,209 unités en 1985 à 158,573 unités en 1986, soit une légère augmentation de 0.9%.
- En moyenne, les transporteurs déclarants ont consommé 52.7 litres de carburant par 100 kilomètres parcourus, contre 54.3 litres par 100 kilomètres en 1985.
- Les frais au titre des assurances, des réclamations et de la sécurité ont augmenté, passant de 2.3% des dépenses d'exploitation totales en 1985 à 2.9% en 1986.

- Payments to broker operators increased from \$1,542.7 million in 1985 to \$1,672.3 million in 1986, an increase of 8.4%.
- Of the 6,211 carriers reporting, 24.5% were engaged in the transportation of forest products, 22.7% transported general freight, 22.5% carried other commodities and the remaining 30.2% transported bulk liquids, dump and household goods.
- In 1986, 593 carriers reported revenues of \$2 million or more. These carriers generated 71.0% of the industry's gross operating revenues and operated 70.5% of the total revenue equipment.
- Carriers domiciled in the provinces of Ontario, Quebec and Alberta accounted for a major proportion of the total for-hire transportation industry. They accounted for 71.1% of operating revenues, 73.7% of employment and 73.7% of total equipment operated.
- A major proportion (71.2%) of the carriers were involved in the intercity movement of freight. They earned 89.7% of the total industry revenues.
- Only 27.7% of carriers reported interprovincial movements.
- The number of carriers engaged in international movements declined by 3.2% from 1,177 in 1985 to 1,139 in 1986. These carriers reported total operating revenues of \$4.6 billion in 1986, with 26.6% of these revenues attributable to international movements. Operating expenses incurred by these carriers totalled \$4.4 billion. Over 60% of the international carriers were domiciled in Ontario and Quebec.
- Les versements à des chauffeurs contractants ont également augmenté de 8.4%, passant de \$1,542.7 millions en 1985 à \$1,672.3 millions en 1986.
- Des 6,211 entreprises déclarantes, 24.5% transportaient des produits forestiers, 22.7%, des marchandises générales, 22.5%, d'autres marchandises et 30.2%, des liquides en vrac, des articles ménagers et des marchandises transportées par camion à benne.
- En 1986, 593 transporteurs ont déclaré des recettes de \$2 millions ou plus. Ces entreprises ont généré 71.0% des recettes brutes d'exploitation, et exploité 70.5% du matériel productif, de l'ensemble de l'industrie.
- Les transporteurs domiciliés en Ontario, au Québec et en Alberta représentent une proportion importante de l'ensemble de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui, avec 71.1% des recettes d'exploitation, 73.7% de l'emploi et 73.7% du matériel en service.
- Les entreprises qui transportent des marchandises sur des parcours interurbains représentent une proportion importante des transporteurs (71.2%) et ont touché 89.7% des recettes totales de l'industrie.
- Seulement 27.7% des transporteurs ont déclaré des mouvements interprovinciaux.
- Le nombre de transporteurs effectuant des trajets internationaux a baissé de 3.2%, passant de 1,177 en 1985 à 1,139 en 1986. Ces transporteurs ont déclaré des recettes totales d'exploitation de \$4.6 milliards en 1986, 26.6% de ces recettes étant imputables aux mouvements internationaux. Les dépenses d'exploitation engagées par ces transporteurs ont totalisé \$4.4 milliards. Plus de 60% des transporteurs internationaux étaient domiciliés en Ontario et au Québec.

Figure 2.1

For-hire Trucking: A Comparison for the years 1985 and 1986

Le camionnage pour compte d'autrui, une comparaison des années 1985 et 1986

			Revenues \$2,000,000 and over	Revenues \$500,000- 1,999,999	Revenues \$100,000- 499,999	Total ¹				
			Recettes \$2,000,000 et plus	Recettes \$500,000- 1,999,999	Recettes \$100,000- 499,999					
			1985	1986	1985	1986	1985	1986 ²	1985	1986 ²
Carriers reporting – Transporteurs déclarants	No. – Nbre		559	593	1,202	1,399	4,509	4,219	6,270	6,211
Operating revenues – Total – Recettes d'exploitation	\$'000,000		5,721	6,129	1,330	1,520	1,159	979	8,210	8,628
Equipment operated – Matériel productif utilisé:										
Straight trucks – Camions	No. – Nbre		8,764	8,073	5,034	5,314	7,343	6,274	21,141	19,661
Road tractors – Tracteurs routiers	" "		23,620	23,536	7,094	7,795	6,132	5,385	36,846	36,716
Semi-trailers – Semi- remorques	" "		68,548	72,319	11,766	12,841	5,730	5,004	86,044	90,164
Full trailers – Remorques	" "		2,402	2,273	1,460	1,283	1,885	1,282	5,747	4,838
Other equipment – Autre matériel productif	" "		5,609	5,558	898	939	924	697	7,431	7,194
Equipment – Total – Matériel productif	" "		108,943	111,759	26,252	28,172	22,014	18,642	157,209	158,573

¹ Some totals may not add due to rounding. – Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

² These figures include carriers which were added to the survey universe for the first time in 1986. – Ces données comprennent les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui qui ont été ajoutés à l'univers pour la première fois en 1986.

Figure 2.2

For-hire trucking, 1986: Summary Statistics by Province or Territory of Domicile

Le camionnage pour compte d'autrui, 1986: Statistiques sommaires, par province ou territoire de domicile

	Canada ¹	New-found-land Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard	Nova Scotia Nouvelle-Écosse	New Brunswick Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario
Number - Nombre							
Carriers reporting - Transporteurs déclarants	6,211	79	29	181	180	1,496	1,532
Thousands of dollars - Milliers de dollars							
Operating revenues - Total - Recettes d'exploitation	8,628,082	69,416	32,666	138,708	338,042	1,521,618	3,476,070
Operating expenses - Total - Frais d'exploitation	8,208,641	66,006	31,717	132,350	318,605	1,443,262	3,308,267
Net operating revenues - Recettes nettes d'exploitation	419,441	3,410	949	6,358	19,437	78,356	167,804
Number - Nombre							
Number of employees (including working owners) - Nombre d'employés (propriétaires actifs inclus)	99,697	929	315	2,034	3,016	19,451	41,317
Equipment - Matériel productif:							
Trucks - Camions	19,661	271	78	466	420	4,518	7,595
Road tractors - Tracteurs routiers	36,716	291	131	816	916	7,037	15,131
Semi-trailers - Semi-remorques	90,164	444	180	1,302	2,576	15,093	40,246
Full trailers - Remorques	4,838	71	17	111	37	1,054	1,081
Other equipment - Autre matériel productif	7,194	60	4	169	78	1,400	2,835
Equipment - Total - Matériel productif	158,573	1,137	410	2,864	4,027	29,102	66,888
	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest	
Number - Nombre							
Carriers reporting - Transporteurs déclarants	236	255	1,106	1,093	12	12	
Thousands of dollars - Milliers de dollars							
Operating revenues - Total - Recettes d'exploitation	750,814	227,399	1,140,233	892,296	14,001	26,817	
Operating expenses - Total - Frais d'exploitation	725,004	216,194	1,074,155	853,233	14,329	25,518	
Net operating revenues - Recettes nettes d'exploitation	25,810	11,205	66,078	39,063	-328	1,299	
Number - Nombre							
Number of employees (including working owners) - Nombre d'employés (propriétaires actifs inclus)	7,702	2,618	12,517	9,401	149	248	
Equipment - Matériel productif:							
Trucks - Camions	848	558	2,590	2,200	49	68	
Road tractors - Tracteurs routiers	2,873	1,058	4,878	3,439	59	87	
Semi-trailers - Semi-remorques	9,781	2,197	11,190	6,779	188	188	
Full trailers - Remorques	225	196	1,307	734	3	2	
Other equipment - Autre matériel productif	1,061	63	924	577	19	4	
Equipment - Total - Matériel productif	14,788	4,072	20,889	13,729	318	349	

¹ Some totals may not add due to rounding. - Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

Figure 2.3

For-hire Trucking, 1986: Number of Motor Carriers by Major Type of Commodities Carried
Le camionnage pour compte d'autrui, 1986: Nombre de transporteurs, par principaux types de marchandises transportées

	Major type of commodities carried						
	Principaux types de marchandises transportées						
	Total ¹	General freight	Bulk liquids	Dump	Forest products	Other commodities	Household goods
		Marchandises générales	Liquides en vrac	Déchargements	Produits forestiers	Autres marchandises	Articles Ménagers
	Number – Nombre						
Carriers reporting – Transporteurs déclarants	6,211	1,411	590	856	1,523	1,400	431
	Thousands of dollars – Milliers de dollars						
Operating revenues – Total – Recettes d'exploitation	8,628,082	4,385,268	677,078	362,225	695,144	2,090,831	417,536
Operating expenses – Total – Dépenses d'exploitation	8,208,641	4,222,737	624,656	337,696	633,960	1,983,173	406,418
Number of employees – Nombre d'employés	97,277	50,295	7,277	4,393	6,918	19,681	8,713
	Thousands of dollars – Milliers de dollars						
Salaries and wages ² – Total – Rémunération ²	2,724,839	1,524,794	212,320	88,558	160,758	563,776	174,632
Assets – Total – de l'actif	4,774,320	2,350,580	525,373	201,678	377,679	1,103,790	215,221
Liabilities – Total – du passif	3,325,945	1,686,936	319,462	141,457	254,789	777,909	145,393
Owner(s) equity – Total – de l'avoir des actionnaires	1,448,375	663,644	205,912	60,221	122,890	325,881	69,827
	Number – Nombre						
Total equipment operated – Matériel productif en opération	158,573	89,369	10,986	6,108	10,521	35,583	6,006
Straight trucks – Camions	19,661	9,392	1,527	1,833	1,117	3,430	2,362
Road tractors – Tracteurs routiers	36,716	17,910	2,725	1,707	3,823	9,150	1,401
Semi-trailers – Semi-remorques	90,164	55,088	5,607	2,060	4,650	20,848	1,911
Other – Autres	12,032	6,979	1,127	508	931	2,155	332

¹ Some totals may not add due to rounding. – Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

² Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers. – Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3.

For-hire Trucking, 1986: Summary Statistics for Local and Off-Highway Carriers

² Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers.

Figure 2.4

Le camionnage pour compte d'autrui, 1986: Statistiques sommaires concernant les transporteurs locaux et opérant sur des chemins privés

Manitoba	Saskatchewan	Alberta			N ^o
68	59	305	Nbre	Transporteurs déclarants	1
30,284,798	29,475,837	137,974,832	\$	Total, recettes d'exploitation	2
25,713,005	18,868,090	61,122,558	"	Locales	3
2,899,100	7,376,009	23,287,143	"	Interurbaines	4
1,672,693	3,231,738	53,565,131	"	Chemins privés	5
29,637,276	26,778,956	128,930,329	"	Total, dépenses d'exploitation	6
20,549,008	18,068,112	84,598,414	"	Frais de transport	7
2,870,269	3,362,409	14,204,680	"	Entretien du matériel productif et frais de garage	8
298,975	103,869	2,835,083	"	Frais de terminus	9
5,919,024	5,244,566	27,292,152	"	Frais d'administration et frais généraux	10
514	405	1,655		Nombre d'employés	11
9,453,100	9,914,849	40,302,422	\$	Rémunération totale²	12
18,399,097	17,527,621	70,470,135	"	Total de l'actif	13
12,345,537	10,723,766	45,710,320	"	Total du passif	14
6,053,560	6,803,855	24,759,815	"	Total de l'avoir des actionnaires	15
626	452	2,019	Nbre	Total du matériel productif en opération	16
244	162	714	"	Camions	17
157	136	457	"	Tracteurs routiers	18
201	148	650	"	Semi-remorques	19
24	6	198	"	Autres	20
British Columbia		Northwest Territories			
	Yukon				
Colombie-Britannique		Territoires du Nord-Ouest			
435	3	5	Nbre	Transporteurs déclarants	1
182,197,603	443,653	4,005,862	\$	Total, recettes d'exploitation	2
76,746,124	420,044	3,016,838	"	Locales	3
36,140,884	14,609	738,075	"	Interurbaines	4
69,310,595	9,000	250,949	"	Chemins privés	5
171,287,948	427,892	3,287,847	"	Total, dépenses d'exploitation	6
108,168,079	224,497	1,890,227	"	Frais de transport	7
19,833,449	120,672	475,041	"	Entretien du matériel productif et frais de garage	8
3,928,397	...	119,078	"	Frais de terminus	9
39,358,023	82,723	803,501	"	Frais d'administration et frais généraux	10
2,466	7	44		Nombre d'employés	11
59,484,622	75,904	1,470,769	\$	Rémunération totale²	12
96,228,087	240,835	2,688,881	"	Total de l'actif	13
62,239,009	141,040	1,982,531	"	Total du passif	14
33,989,078	99,795	706,350	"	Total de l'avoir des actionnaires	15
2,971	25	56	Nbre	Total du matériel productif en opération	16
887	3	27	"	Camions	17
843	5	12	"	Tracteurs routiers	18
1,024	5	11	"	Semi-remorques	19
217	12	6	"	Autres	20

¹ On a regroupé les chiffres de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard pour assurer la confidentialité des données.

² Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3.

For-hire Trucking, 1986: Summary Statistics for Intercity Carriers

¹ Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers.

Figure 2.5

Le camionnage pour compte d'autrui, 1986: Statistiques sommaires concernant les transporteurs interurbains

Manitoba	Saskatchewan	Alberta				N ^o
168	196	801	Nbre	Transporteurs déclarants		1
720,529,494	197,922,666	1,002,258,192	\$	Total, recettes d'exploitation		2
8,624,964	10,964,084	65,351,488	"	Locales		3
709,911,984	182,783,792	917,013,047	"	Interurbaines		4
1,992,546	4,174,790	19,893,657	"	Chemins privés		5
695,366,868	189,414,574	945,224,941	"	Total, dépenses d'exploitation		6
466,340,019	133,471,128	620,169,796	"	Frais de transport		7
46,283,145	17,664,650	94,721,524	"	Entretien du matériel productif et frais de garage		8
62,153,082	3,714,032	40,647,058	"	Frais de terminus		9
120,590,622	34,564,764	189,686,563	"	Frais d'administration et frais généraux		10
7,089	2,098	10,358		Nombre d'employés		11
205,611,541	50,970,236	300,838,641	\$	Rémunération totale¹		12
398,146,152	94,243,924	704,010,141	"	Total de l'actif		13
261,367,739	71,685,183	507,834,611	"	Total du passif		14
136,778,413	22,558,741	196,175,530	"	Total de l'avoir des actionnaires		15
14,162	3,620	18,870	Nbre	Total du matériel productif en opération		16
604	396	1,876	"	Camions		17
2,716	922	4,421	"	Tracteurs routiers		18
9,580	2,049	10,540	"	Semi-remorques		19
1,262	253	2,033	"	Autres		20
British Columbia		Northwest Territories				
Colombie-Britannique	Yukon	Territoires du Nord-Ouest				
658	9	7	Nbre	Transporteurs déclarants		1
710,098,730	13,557,590	22,811,582	\$	Total, recettes d'exploitation		2
61,978,854	373,937	276,930	"	Locales		3
630,964,231	13,111,653	22,534,652	"	Interurbaines		4
17,155,645	72,000	...	"	Chemins privés		5
681,945,433	13,901,174	22,230,607	"	Total, dépenses d'exploitation		6
460,783,609	8,195,301	13,709,062	"	Frais de transport		7
63,518,345	1,703,028	1,330,522	"	Entretien du matériel productif et frais de garage		8
19,629,146	1,522,088	1,886,260	"	Frais de terminus		9
138,014,333	2,480,757	5,304,763	"	Frais d'administration et frais généraux		10
6,482	139	202		Nombre d'employés		11
195,320,242	4,364,896	6,306,764	\$	Rémunération totale¹		12
353,106,906	4,749,402	11,515,269	"	Total de l'actif		13
274,618,312	4,703,189	8,853,783	"	Total du passif		14
78,488,594	46,213	2,661,486	"	Total de l'avoir des actionnaires		15
10,758	293	293	Nbre	Total du matériel productif en opération		16
1,313	46	41	"	Camions		17
2,596	54	75	"	Tracteurs routiers		18
5,755	183	177	"	Semi-remorques		19
1,094	10	...	"	Autres		20

¹ Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3.

Figure 2.6

For-hire Trucking, 1986: Summary Statistics for Interprovincial Carriers

			Canada	New-found-land Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard	Nova Scotia Nouvelle-Écosse
No.		No.				
1	Carriers reporting	No.	1,723	17	24	78
2	Total operating revenues	\$	5,633,850,095	29,569,237	31,431,429	108,080,328
3	Intraprovincial	"	2,450,722,717	12,985,002	8,065,742	63,550,792
4	Interprovincial	"	2,312,491,824	15,402,060	19,835,214	39,036,910
5	International	"	870,635,554	1,182,175	3,530,473	5,492,626
6	Total operating expenses	"	5,416,978,905	28,763,657	30,689,701	104,768,932
7	Transportation expenses	"	3,383,613,450	19,572,165	22,916,566	68,811,562
8	Maintenance and garage expenses	"	463,715,430	2,364,521	2,495,655	11,486,291
9	Terminal expenses	"	472,012,741	436,538	1,332,600	4,570,277
10	Administration and general expenses	"	1,097,637,284	6,390,433	3,944,880	19,900,802
11	Total number of employees		61,016	304	277	1,475
12	Total salaries and wages¹	\$	1,787,009,160	7,897,914	5,464,311	34,522,080
13	Total assets	"	3,135,663,223	15,651,491	16,741,860	53,294,392
14	Total liabilities	"	2,261,147,983	11,046,818	11,084,500	43,605,936
15	Total owner's equity	"	874,515,240	4,604,673	5,657,360	9,688,396
16	Total equipment operated	No.	101,210	425	386	2,271
17	Straight trucks	"	8,633	61	56	315
18	Road tractors	"	21,726	101	129	622
19	Semi-trailers	"	63,059	222	180	1,100
20	Other	"	7,792	41	21	234
			New Brunswick Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	
1	Carriers reporting	No.	79	367	408	
2	Total operating revenues	\$	305,939,781	803,623,097	2,266,377,684	
3	Intraprovincial	"	92,677,176	401,458,857	1,039,499,096	
4	Interprovincial	"	185,352,292	276,034,207	762,777,221	
5	International	"	27,910,314	126,130,033	464,101,367	
6	Total operating expenses	"	289,187,732	773,539,669	2,185,902,677	
7	Transportation expenses	"	195,902,825	467,831,498	1,268,558,816	
8	Maintenance and garage expenses	"	22,114,792	87,434,693	174,936,255	
9	Terminal expenses	"	21,916,869	56,934,110	270,389,423	
10	Administration and general expenses	"	49,253,246	161,339,368	472,018,183	
11	Total number of employees		2,489	9,470	26,955	
12	Total salaries and wages¹	\$	57,297,011	262,740,824	819,749,605	
13	Total assets	"	143,625,562	437,627,009	1,195,340,038	
14	Total liabilities	"	93,972,699	311,742,328	861,099,780	
15	Total owner's equity	"	49,652,863	125,884,681	334,240,258	
16	Total equipment operated	No.	3,407	15,829	41,541	
17	Straight trucks	"	318	1,454	3,761	
18	Road tractors	"	700	3,665	8,881	
19	Semi-trailers	"	2,303	9,485	26,373	
20	Other	"	86	1,225	2,526	

¹ Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers.

Figure 2.6

Le camionnage pour compte d'autrui, 1986: Statistiques sommaires concernant les transporteurs interprovinciaux

Manitoba	Saskatchewan	Alberta				N ^o
97	129	326	Nbre	Transporteurs déclarants		1
682,299,939	172,929,856	768,474,794	\$	Total, recettes d'exploitation		2
127,419,227	84,736,865	394,666,243	"	Intraprovinciales		3
468,016,418	70,434,255	286,172,216	"	Interprovinciales		4
86,864,294	17,758,736	87,636,335	"	Internationales		5
660,664,342	165,232,317	723,688,193	"	Total, dépenses d'exploitation		6
444,518,066	116,820,147	476,463,378	"	Frais de transport		7
42,857,054	14,840,729	67,530,446	"	Entretien du matériel productif et frais de garage		8
58,742,636	3,355,030	36,162,754	"	Frais de terminus		9
114,546,586	30,216,411	143,531,615	"	Frais d'administration et frais généraux		10
6,480	1,712	7,557		Nombre d'employés		11
195,330,112	42,616,801	228,295,621	\$	Rémunération totale¹		12
379,430,198	80,336,933	576,509,443	"	Total de l'actif		13
248,468,715	62,961,376	429,514,956	"	Total du passif		14
130,961,483	17,375,557	146,994,487	"	Total de l'avoir des actionnaires		15
13,143	3,000	14,319	Nbre	Total du matériel productif en opération		16
467	311	1,038	"	Camions		17
2,423	715	3,052	"	Tracteurs routiers		18
9,039	1,774	8,609	"	Semi-remorques		19
1,214	200	1,620	"	Autres		20
British Columbia		Northwest Territories				
	Yukon					
Colombie-Britannique		Territoires du Nord-Ouest				
182	9	7	Nbre	Transporteurs déclarants		1
427,191,145	13,463,377	24,469,428	\$	Total, recettes d'exploitation		2
213,411,266	5,941,409	6,311,042	"	Intraprovinciales		3
163,846,780	7,428,376	18,155,877	"	Interprovinciales		4
49,933,099	93,592	2,509	"	Internationales		5
417,292,557	13,844,178	23,404,950	"	Total, dépenses d'exploitation		6
279,636,772	8,158,605	14,423,050	"	Frais de transport		7
34,545,577	1,748,065	1,361,352	"	Entretien du matériel productif et frais de garage		8
14,685,152	1,513,640	1,973,712	"	Frais de terminus		9
88,425,056	2,423,868	5,646,836	"	Frais d'administration et frais généraux		10
3,935	140	222		Nombre d'employés		11
121,742,115	4,350,747	7,002,019	\$	Rémunération totale¹		12
220,058,566	4,739,021	12,308,710	"	Total de l'actif		13
173,481,700	4,678,363	9,490,752	"	Total du passif		14
46,576,866	60,658	2,817,958	"	Total de l'avoir des actionnaires		15
6,277	302	310	Nbre	Total du matériel productif en opération		16
749	47	56	"	Camions		17
1,307	54	77	"	Tracteurs routiers		18
3,618	179	177	"	Semi-remorques		19
603	22	...	"	Autres		20

¹ Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3.

Figure 2.7

For-hire Trucking, 1986: Summary Statistics for International Carriers

No.			Canada	Newfoundland and Prince Edward Island ¹	Nova Scotia
				Terre-Neuve et Île-du-Prince-Édouard ¹	Nouvelle-Écosse
1	Carriers reporting	No.	1,139	10	40
2	Total operating revenues	\$	4,599,733,466	31,979,123	65,317,404
3	Intraprovincial	"	1,730,235,266	3,638,388	35,608,517
4	Interprovincial	"	1,644,016,137	22,628,086	22,072,118
5	International	"	1,225,482,063	4,712,648	7,636,769
6	Total operating expenses	"	4,409,332,719	31,035,974	64,599,612
7	Transportation expenses	"	2,840,724,124	24,645,212	41,570,534
8	Maintenance and garage expenses	"	363,921,211	2,067,424	6,815,549
9	Terminal expenses	"	334,918,920	1,223,664	4,357,515
10	Administration and general expenses	"	869,768,464	3,099,674	11,856,014
11	Total number of employees		45,379	160	917
12	Total salaries and wages³	\$	1,384,642,376	3,494,722	21,254,622
13	Total assets	"	2,542,958,164	13,697,985	31,256,833
14	Total liabilities	"	1,799,601,448	10,197,610	28,838,445
15	Total owner's equity	"	743,356,716	3,500,375	2,418,388
16	Total equipment operated	No.	80,699	272	1,495
17	Straight trucks	"	4,512	18	175
18	Road tractors	"	17,927	81	405
19	Semi-trailers	"	52,210	159	711
20	Other	"	6,050	14	204
			New Brunswick	Québec	Ontario
			Nouveau-Brunswick		
1	Carriers reporting	No.	49	296	403
2	Total operating revenues	\$	242,660,936	646,453,743	2,013,259,641
3	Intraprovincial	"	56,512,070	236,281,506	857,148,372
4	Interprovincial	"	155,781,239	216,227,984	455,465,420
5	International	"	30,367,627	193,944,253	700,645,850
6	Total operating expenses	"	228,987,367	624,477,950	1,924,276,489
7	Transportation expenses	"	157,259,409	380,978,718	1,184,446,499
8	Maintenance and garage expenses	"	14,411,806	68,807,205	154,488,335
9	Terminal expenses	"	19,688,918	46,626,607	172,871,791
10	Administration and general expenses	"	37,627,234	128,065,420	412,469,864
11	Total number of employees		1,619	7,256	21,422
12	Total salaries and wages³	\$	36,655,666	199,556,886	681,323,146
13	Total assets	"	115,528,170	344,515,330	1,084,716,556
14	Total liabilities	"	76,717,890	250,355,814	766,901,494
15	Total owner's equity	"	38,810,280	94,159,516	317,815,062
16	Total equipment operated	No.	2,265	12,662	36,849
17	Straight trucks	"	222	1,029	1,699
18	Road tractors	"	291	2,868	8,690
19	Semi-trailers	"	1,695	7,792	24,640
20	Other	"	57	973	1,820

¹ Newfoundland and Prince Edward Island domiciled carriers were grouped together to meet confidentiality requirements.

² Yukon and Northwest Territories domiciled carriers were grouped together to meet confidentiality requirements.

³ Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers.

Figure 2.7

Le camionnage pour compte d'autrui, 1986: Statistiques sommaires concernant les transporteurs internationaux

Manitoba	Saskatchewan	Alberta				N ^o
54	35	113	Nbre	Transporteurs déclarants		1
611,821,079	77,924,204	469,460,323	\$	Total, recettes d'exploitation		2
104,420,475	26,792,050	191,948,168	"	Intraprovinciales		3
419,609,893	32,556,102	184,662,182	"	Interprovinciales		4
87,790,711	18,576,052	92,849,973	"	Internationales		5
592,202,264	74,253,631	441,623,503	"	Total, dépenses d'exploitation		6
395,230,268	56,417,903	302,616,277	"	Frais de transport		7
38,292,828	6,143,086	38,184,251	"	Entretien du matériel productif et frais de garage		8
55,889,865	1,356,962	19,728,962	"	Frais de terminus		9
102,789,303	10,335,680	81,094,013	"	Frais d'administration et frais généraux		10
5,788	584	4,074		Nombre d'employés		11
176,098,547	14,946,502	132,806,736	\$	Rémunération totale ³		12
349,213,389	39,654,946	340,386,292	"	Total de l'actif		13
224,795,937	30,316,214	239,833,035	"	Total du passif		14
124,417,452	9,338,732	100,553,257	"	Total de l'avoir des actionnaires		15
11,418	1,248	8,130	Nbre	Total du matériel productif en opération		16
319	60	400	"	Camions		17
2,159	303	1,726	"	Tracteurs routiers		18
7,853	777	4,915	"	Semi-remorques		19
1,087	108	1,089	"	Autres		20
British Columbia		Yukon and Northwest Territories				
Colombie-Britannique		Yukon et Territoires du Nord-Ouest				
136		3	Nbre	Transporteurs déclarants		1
438,626,465		2,230,548	\$	Total, recettes d'exploitation		2
215,110,925		1,774,794	"	Intraprovinciales		3
134,653,461		359,653	"	Interprovinciales		4
88,862,079		96,101	"	Internationales		5
425,779,167		2,096,762	"	Total, dépenses d'exploitation		6
296,441,179		1,118,125	"	Frais de transport		7
34,263,649		447,078	"	Entretien du matériel productif et frais de garage		8
13,010,465		164,171	"	Frais de terminus		9
82,063,874		367,388	"	Frais d'administration et frais généraux		10
3,540		19		Nombre d'employés		11
117,830,869		674,680	\$	Rémunération totale ³		12
222,729,645		1,259,018	"	Total de l'actif		13
171,094,929		550,080	"	Total du passif		14
51,634,716		708,938	"	Total de l'avoir des actionnaires		15
6,311		49	Nbre	Total du matériel productif en opération		16
577		13	"	Camions		17
1,392		12	"	Tracteurs routiers		18
3,646		22	"	Semi-remorques		19
696		2	"	Autres		20

¹ On a regroupé les chiffres de Terre-Neuve et de l'île-du-Prince-Édouard pour assurer la confidentialité des données.

² On a regroupé les chiffres du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest pour assurer la confidentialité des données.

³ Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3.

Figure 2.8

For-hire Trucking, 1986: Operating and Income Accounts

No.		Canada 1985	Canada 1986	Newfoundland Terre-Neuve
				Number - Nombre
1	Carriers reporting	6,270	6,211	79
		Dollars		
OPERATING REVENUES:				
2	Freight transportation revenue	8,032,207,626	8,453,482,874	66,072,461
3	Other revenues (including storage warehousing, packing, and subsidies)	177,435,510	174,599,051	3,343,432
4	TOTAL OPERATING REVENUES	8,209,643,136	8,628,081,925	69,415,893
OPERATING EXPENSES:				
Transportation expenses:				
5	Salaries and wages of drivers and helpers	1,399,516,807	1,392,406,804	9,183,298
6	Fuel (including fuel tax)	846,343,066	818,092,382	8,693,214
7	Tires and tubes	143,619,986	141,618,939	2,244,961
8	Other operating supplies and expenses	222,439,330	262,787,230	2,298,254
Purchased transportation and revenue equipment rentals:				
9	Payments to lessor operators (e.g., brokers)	1,542,728,837	1,672,274,019	12,755,657
10	Piggyback expenses	86,143,407	84,862,306	...
11	Other (e.g., interline)	185,672,119	184,995,766	2,064,144
12	Equipment rentals	105,447,801	119,066,667	1,601,475
13	Depreciation of revenue equipment	393,157,961	440,605,354	3,995,158
14	Total transportation expenses	4,925,069,314	5,116,709,467	42,836,161
Maintenance of revenue equipment (trucks, tractors, trailers):				
15	Salaries and wages of mechanics and maintenance personnel	167,673,290	171,495,445	1,139,765
16	Other maintenance expenses	569,472,908	582,712,083	4,747,179
17	Total maintenance and garage expenses	737,146,198	754,207,528	5,886,944
Terminal, platform and warehouse expenses:				
18	Salaries and wages of terminal employees	296,392,003	325,757,086	1,637,822
19	Other terminal expenses (including rents paid)	204,003,336	231,024,748	1,550,930
20	Total terminal expenses	500,379,398	556,781,834	3,188,752
Administrative and general expenses:				
21	Salaries and wages	445,637,446	445,793,903	4,741,596
22	Insurance, claims and safety	182,655,065	237,064,064	2,136,466
23	Taxes and licences (excluding income tax)	129,658,923	137,030,839	947,855
24	Unemployment insurance, pension funds and other employee benefits	401,393,762	412,453,542	2,046,042
25	Depreciation of buildings and equipment	38,375,739	40,943,334	442,558
26	Other general expenses	484,376,414	507,656,244	3,779,506
27	Total administrative and general expenses	1,682,097,349	1,780,941,926	14,094,023
28	TOTAL OPERATING EXPENSES	7,844,708,200	8,208,640,755	66,005,880
Net Income:				
29	Net motor-carrier operating revenue	364,934,936	419,441,170	3,410,013

Figure 2.8

Le camionnage pour compte d'autrui, 1986: Compte d'exploitation et de revenu

Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick		N ^o
Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick		
Number – Nombre				
29	181	180	Transporteurs déclarants	1
Dollars				
RECETTES D'EXPLOITATION:				
30,855,026	131,536,551	324,825,586	Recettes de transport de marchandises	2
1,811,103	7,171,522	13,216,639	Autres recettes (stockage, entreposage, emballage et subventions compris)	3
32,666,129	138,708,073	338,042,225	TOTAL, RECETTES D'EXPLOITATION, FRAIS D'EXPLOITATION	4
DÉPENSES D'EXPLOITATION:				
Frais de transport:				
3,098,905	25,943,312	29,828,299	Traitements et salaires des chauffeurs et des aides	5
2,597,216	19,100,248	26,207,859	Carburant (taxe comprise)	6
367,008	3,116,273	4,439,833	Pneus et chambres à air	7
1,822,199	4,784,887	14,221,723	Autres fournitures d'exploitation	8
Transport acheté et location de matériel productif:				
11,974,340	18,447,734	105,794,266	Location de camions avec chauffeurs (chauffeurs contractants)	9
...	3,900	200,000	Frais de transport rail-route	10
935,397	1,902,122	13,495,123	Autres (par ex., inter-réseaux)	11
484,142	2,490,904	1,685,577	Location de matériel	12
2,114,442	9,582,646	17,647,189	Amortissement du matériel productif	13
23,393,649	85,372,026	213,519,869	Total, dépenses de transport	14
Entretien du matériel productif (camions, tracteurs et remorques):				
888,920	3,152,166	4,263,903	Traitements et salaires des mécaniciens et du personnel d'entretien	15
1,700,116	11,973,574	21,917,251	Autres dépenses d'entretien	16
2,589,036	15,125,740	26,181,154	Total, dépenses d'entretien et frais de garage	17
Frais de terminus, de plate-forme et d'entreposage:				
174,052	2,987,654	9,807,567	Traitements et salaires des employés de terminus	18
1,069,091	2,229,544	11,675,042	Autres frais de terminus (loyers versés compris)	19
1,243,143	5,217,198	21,482,609	Total, frais de terminus	20
Frais administratifs et généraux:				
1,103,825	7,334,597	13,149,157	Traitements et salaires	21
1,337,803	4,571,208	9,056,324	Assurances, réclamations et sécurité	22
333,981	2,347,539	4,580,021	Taxes et permis d'exploitation (sauf l'impôt sur le revenu)	23
692,056	4,697,065	9,432,085	Contributions patronales à l'assurance-chômage, aux caisses de pensions et autres avantages sociaux	24
132,879	711,476	1,008,200	Amortissement des bâtiments et du matériel	25
890,767	6,972,796	20,196,033	Autres frais généraux	26
4,491,311	26,634,681	57,421,820	Total, dépenses administratives et générales	27
31,717,139	132,349,645	318,605,452	TOTAL, GÉNÉRAL, DÉPENSES D'EXPLOITATION	28
Revenu net:				
948,990	6,358,428	19,436,773	Recettes nettes d'exploitation de l'entreprise de camionnage	29

Figure 2.8

For-hire Trucking, 1986: Operating and Income Accounts – Concluded

		Québec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan
No.					
		Number – Nombre			
1	Carriers reporting	1,496	1,532	236	255
		Dollars			
OPERATING REVENUES:					
2	Freight transportation revenue	1,496,712,943	3,415,744,948	746,034,520	221,751,197
3	Other revenues (including storage warehousing, packing, and subsidies)	24,905,435	60,325,440	4,779,772	5,647,306
4	TOTAL OPERATING REVENUES	1,521,618,378	3,476,070,388	750,814,292	227,398,503
OPERATING EXPENSES:					
Transportation expenses:					
5	Salaries and wages of drivers and helpers	272,883,202	579,909,804	107,246,993	36,135,084
6	Fuel (including fuel tax)	190,142,151	301,788,396	61,330,591	24,197,518
7	Tires and tubes	30,934,400	47,693,132	11,030,147	4,093,848
8	Other operating supplies and expenses	51,723,150	117,118,176	24,180,232	3,488,953
Purchased transportation and revenue equipment rentals:					
9	Payments to lessor operators (e.g., brokers)	180,692,446	604,152,907	181,677,859	60,752,854
10	Piggyback expenses	4,143,431	45,911,859	33,765,106	16,171
11	Other (e.g., interline)	36,577,413	70,336,067	15,235,253	1,879,485
12	Equipment rentals	21,413,753	47,985,261	6,967,112	3,417,238
13	Depreciation of revenue equipment	78,565,017	165,601,175	36,861,856	13,270,334
14	Total transportation expenses	867,074,963	1,980,496,777	478,295,149	147,251,485
Maintenance of revenue equipment (trucks, tractors, trailers):					
15	Salaries and wages of mechanics and maintenance personnel	33,015,309	72,893,958	11,233,850	4,062,574
16	Other maintenance expenses	133,117,328	201,403,190	37,245,872	16,933,147
17	Total maintenance and garage expenses	166,132,637	274,297,148	48,479,722	20,995,721
Terminal, platform and warehouse expenses:					
18	Salaries and wages of terminal employees	51,009,982	186,762,585	30,455,392	1,934,726
19	Other terminal expenses (including rents paid)	35,483,749	119,584,636	29,936,297	1,840,506
20	Total terminal expenses	86,493,731	306,347,221	60,391,689	3,775,232
Administrative and general expenses:					
21	Salaries and wages	68,193,341	187,761,578	30,015,117	12,130,109
22	Insurance, claims and safety	47,144,827	100,297,311	13,121,533	5,078,936
23	Taxes and licences (excluding income tax)	25,190,378	52,196,098	13,674,624	5,960,254
24	Unemployment insurance, pension funds and other employee benefits	75,605,816	190,456,030	37,136,896	7,376,680
25	Depreciation of buildings and equipment	6,963,245	16,559,733	4,846,661	709,436
26	Other general expenses	100,463,033	199,854,927	39,042,753	12,915,677
27	Total administrative and general expenses	323,560,640	747,125,677	137,837,584	44,171,092
28	TOTAL OPERATING EXPENSES	1,443,261,971	3,308,266,823	725,004,144	216,193,530
Net Income:					
29	Net motor-carrier operating revenue	78,356,407	167,803,565	25,810,148	11,204,973

Figure 2.8

Le camionnage pour compte d'autrui, 1986: Compte d'exploitation et de revenu – fin

Alberta	British Columbia Colombie- Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest		N°
Number – Nombre					
1,106	1,093	12	12	Transporteurs déclarants	1
Dollars					
1,115,776,104	864,825,015	13,996,557	25,351,966	Recettes de transport de marchandises	2
24,456,920	27,471,318	4,686	1,465,478	Autres recettes (stockage, entreposage, emballage et subventions compris)	3
1,140,233,024	892,296,333	14,001,243	26,817,444	TOTAL, RECETTES D'EXPLOITATION, FRAIS D'EXPLOITATION	4
DÉPENSES D'EXPLOITATION:					
Frais de transport:					
187,348,298	135,381,135	1,861,037	3,587,437	Traitements et salaires des chauffeurs et des aides	5
104,579,485	76,651,123	1,277,981	1,526,600	Carburant (taxe comprise)	6
19,428,738	17,587,432	323,636	359,531	Pneus et chambres à air	7
25,271,885	17,104,741	160,845	612,185	Autres fournitures d'exploitation	8
Transport acheté et location de matériel productif:					
251,928,910	233,556,348	3,859,282	6,681,416	Location de camions avec chauffeurs (chauffeurs contractants)	9
109,829	712,010	...	...	Frais de transport rail-route	10
18,985,847	23,397,081	...	187,834	Autres (par ex., inter-réseaux)	11
17,472,508	14,719,330	81,637	747,730	Location de matériel	12
67,194,302	43,341,987	701,063	1,730,185	Amortissement du matériel productif	13
692,319,802	562,451,187	8,265,481	15,432,918	Total, dépenses de transport	14
Entretien du matériel productif (camions, tracteurs et remorques):					
24,425,524	15,739,030	471,128	209,318	Traitements et salaires des mécaniciens et du personnel d'entretien	15
83,511,676	67,217,774	1,348,731	1,596,245	Autres dépenses d'entretien	16
107,937,200	82,956,804	1,819,859	1,805,563	Total, dépenses d'entretien et frais de garage	17
Frais de terminus, de plate-forme et d'entreposage:					
25,060,939	13,895,111	911,779	1,119,477	Traitements et salaires des employés de terminus	18
16,793,284	9,366,052	609,756	885,861	Autres frais de terminus (loyers versés compris)	19
41,854,223	23,261,163	1,521,535	2,005,338	Total, frais de terminus	20
Frais administratifs et généraux:					
66,228,039	52,842,158	481,532	1,812,854	Traitements et salaires	21
32,244,526	20,853,643	366,425	855,062	Assurances, réclamations et sécurité	22
19,282,266	11,878,117	241,656	398,050	Taxes et permis d'exploitation (sauf l'impôt sur le revenu)	23
41,746,641	41,439,593	737,984	1,086,654	Contributions patronales à l'assurance-chômage, aux caisses de pensions et autres avantages sociaux	24
6,314,545	3,132,223	8,865	113,513	Amortissement des bâtiments et du matériel	25
66,228,028	54,418,493	885,729	2,008,502	Autres frais généraux	26
232,044,045	184,564,227	2,722,191	6,274,635	Total, dépenses administratives et générales	27
1,074,155,270	853,233,381	14,329,066	25,518,454	TOTAL, GÉNÉRAL, DÉPENSES D'EXPLOITATION	28
Revenu net:					
66,077,754	39,062,952	-327,823	1,298,990	Recettes nettes d'exploitation de l'entreprise de camionnage	29

REVENUES AND EXPENSES

Figure 2.8 shows the operating and income accounts of the for-hire trucking carriers surveyed. Total operating revenues increased 5.1% in 1986, representing a significant deceleration from the 15.4% growth experienced in 1985. Operating expenses increased 4.6% in 1986. This led to an improvement in the operating ratio from 0.956 to 0.951. The average revenue per carrier increased from \$1.3 million in 1985 to \$1.4 million in 1986. A major proportion of the total operating revenues (71.1%) was generated by carriers domiciled in the provinces of Ontario, Quebec and Alberta.

Insurance claims and safety expenses increased from \$183 million in 1985 to \$237 million in 1986. These expenses, as a proportion of total operating expenses, were 2.3% in 1985 which increased to 2.9% in 1986.

The trend of the increased use of brokers continued in 1986 and accounted for 20.4% of operating expenses compared to 19.7% in 1985.

The operating ratio by province for 1985 and 1986 is shown in figure 2.9. Carriers domiciled in Newfoundland, Nova Scotia, New Brunswick, Ontario, Saskatchewan, British Columbia and Northwest Territories showed an improvement in their operating ratio.

General freight carriers showed an improvement in their operating ratio from 0.973 in 1985 to 0.963 in 1986. Traditionally, these carriers experience the highest operating ratio, however, in 1986, household goods carriers recorded the highest ratio of 0.973.

RECETTES ET DÉPENSES

La figure 2.8 indique les recettes et les dépenses d'exploitation des entreprises de camionnage pour compte d'autrui observées. Les recettes totales d'exploitation ont augmenté de 5.1% en 1986, soit un taux de progression nettement moindre que celui de 15.4% observé en 1985. Les dépenses d'exploitation ont haussé de 4.6% en 1986. Cela a entraîné une amélioration du ratio d'exploitation qui est passé de 0.956 à 0.951. Les recettes moyennes par transporteur ont augmenté, de \$1.3 million en 1985 à \$1.4 million en 1986. Une partie importante des recettes totales d'exploitation (71.1%) est revenue aux transporteurs domiciliés en Ontario, au Québec et en Alberta.

Les frais au titre des assurances, des réclamations et de la sécurité sont passés de \$183 millions en 1985 à \$237 millions en 1986. Ces frais représentaient 2.9% des dépenses totales d'exploitation en 1986, comparativement à 2.3% en 1985.

Depuis quelques années, on fait de plus en plus appel aux chauffeurs contractants. Cette tendance s'est poursuivie en 1986, les sommes versées à ces chauffeurs constituant 20.4% des dépenses d'exploitation comparativement à 19.7% en 1985.

Les données sur le ratio d'exploitation selon la province pour 1985 et 1986 se retrouvent à la figure 2.9. Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve, en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick, en Ontario, en Saskatchewan, en Colombie-Britannique et dans les Territoires du Nord-Ouest ont tous amélioré leur ratio d'exploitation.

Les transporteurs de marchandises générales ont vu leur ratio d'exploitation s'améliorer de 0.973 en 1985 à 0.963 en 1986. Ces transporteurs affichent d'habitude le ratio d'exploitation le plus élevé mais ont été éclipsés en 1986 par les transporteurs d'articles ménagers qui ont enregistré un ratio d'exploitation de 0.973.

Figure 2.9
For-hire Trucking, 1985 and 1986: Operating Ratio by Province or Territory of Domicile
Camionnage pour compte d'autrui, 1985 et 1986: Ratio d'exploitation selon la province ou le territoire de domicile

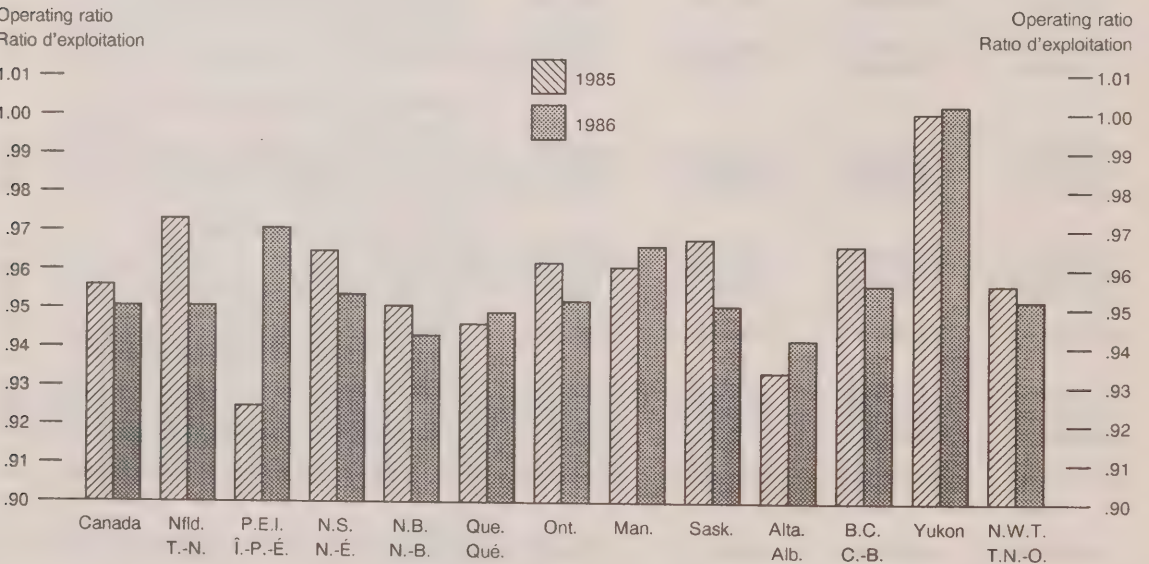
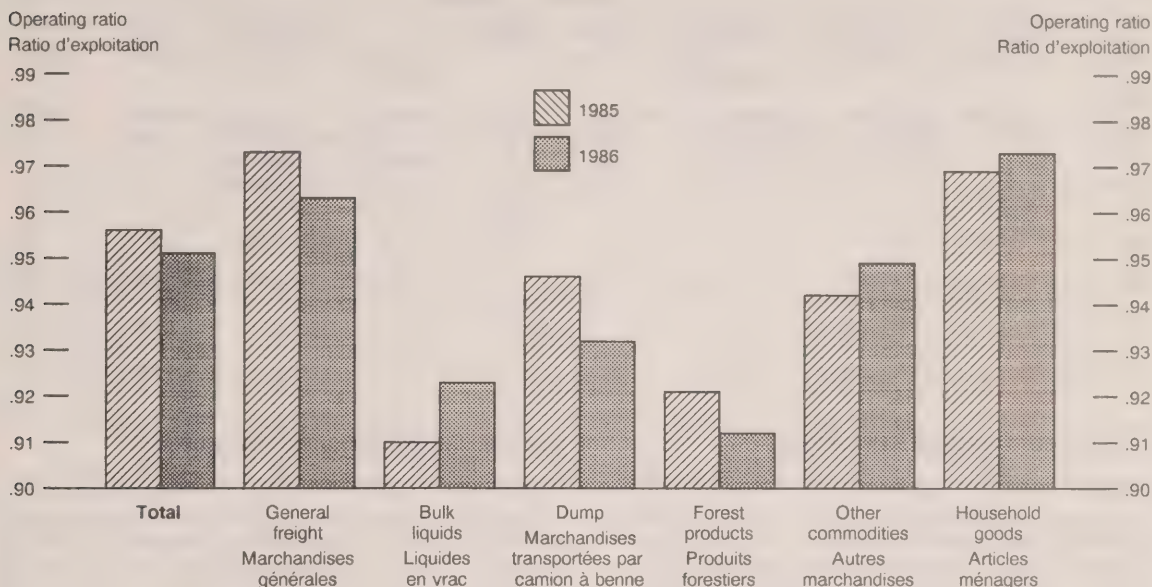


Figure 2.10

For-hire Trucking, 1985 and 1986: Operating Ratio by Type of Carrier

Camionnage pour compte d'autrui, 1985 et 1986: Ratio d'exploitation selon le genre de transporteur



Bulk liquid carriers showed a deterioration in their operating ratios from 0.910 in 1985 to 0.923 in 1986. Carriers hauling forest products showed the lowest ratio of 0.912 in 1986 (figure 2.10).

Le ratio d'exploitation des transporteurs de liquides en vrac s'est détérioré en 1986, passant de 0.910 en 1985 à 0.923 en 1986. Les transporteurs de produits forestiers ont réalisé le plus bas ratio d'exploitation en 1986, soit 0.912 (figure 2.10).

HOW THE REVENUE DOLLAR IS SPENT

A decrease in the proportion of the revenue dollar going towards operating expenses in 1986 brought about an improvement in the net revenue, as compared to 1985. The net revenue portion was 4.9 cents, compared to 4.4 cents in 1985.

The largest change was for transportation expenses, which decreased from 55.2 to 54.2 cents. Other decreases were experienced in the areas of maintenance, administration and general expenses. The sum of these decreases exceeded the increases in insurance, depreciation and terminal expenses.

Expenses on taxes (excluding fuel and income tax) and licences remained unchanged at 1.6 cents.

VENTILATION DU DOLLAR-RECETTE

En 1986, la proportion du dollar-recette consacrée aux dépenses d'exploitation a diminué, ce qui s'est traduit par une augmentation des recettes nettes par rapport à 1985. Les recettes nettes représentaient 4.9 cents du dollar-recette, contre 4.4 cents en 1985.

La variation la plus importante a été observée au chapitre des frais de transport, qui ont diminué passant de 55.2 cents à 54.2 cents. D'autres baisses ont été enregistrées au titre des frais d'entretien et des frais administratifs et généraux. La somme de ces diminutions est supérieure à la somme des augmentations des frais liés à l'assurance, à l'amortissement et au terminus.

Les dépenses associées aux impôts (sauf la taxe sur l'essence et l'impôt sur le revenu) ainsi qu'aux permis sont demeurées inchangées, représentant toujours 1.6 cent.

For-hire Trucking, 1985-1986: Distribution of the Revenue Dollar
Camionnage pour compte d'autrui, 1985-1986: Ventilation du dollar-recette

	Expenses – Dépenses								
Year	Transportation	Insurance and safety	Maintenance of equipment	Depreciation	Terminal	Taxes and licences	Administration and general	Total expenses	Net revenue
Année	Transport	Assurances et sécurité	Entretien de l'équipement	Amortissement	Terminus	Impôts et permis	Frais administratifs et généraux	Dépenses totales	Revenu net
cents									
1985	55.2	2.2	9.0	5.3	6.1	1.6	16.2	95.6	4.4
1986	54.2	2.7	8.7	5.6	6.5	1.6	15.8	95.1	4.9

PURCHASED TRANSPORTATION

Purchased transportation as a proportion of total operating expenses has been increasing gradually over the past few years. In 1986, 23.7% of total operating expenses were absorbed by purchased transportation. On a provincial/territorial level, the proportion varied from a low of 15.4% for carriers domiciled in Nova Scotia and Quebec to a high of 40.7% for Prince Edward Island domiciled carriers.

The major portion of purchased transportation is allocated to broker payments, which have steadily increased over the years, and now accounts for 20.4% of operating expenses at the national level. In 1986, carriers domiciled in Prince Edward Island allocated the greatest proportion (37.8%) of total operating expenses to broker payments. New Brunswick domiciled carriers have historically spent the largest proportion on brokers. This year, they were a close second at 33.2%. Carriers domiciled in Quebec once again had the smallest percentage (12.5%) of broker payments.

ACHAT DE SERVICES DE TRANSPORT

La part des dépenses d'exploitation totales consacrée à l'achat de services de transport a progressivement augmenté ces dernières années. En 1986, 23,7% des dépenses d'exploitation totales ont été consacrées à l'achat de services de transport. Ce pourcentage variait d'une province/territoire à l'autre, allant de 15,4% chez les transporteurs domiciliés en Nouvelle-Écosse et au Québec à 40,7% chez ceux de l'Île-du-Prince-Édouard.

Les paiements versés aux chauffeurs contractants représentent une proportion importante des frais de services de transport achetés, cette proportion ayant constamment augmenté au fil des ans et atteint maintenant 20.4% des dépenses d'exploitation au niveau national. En 1986, les transporteurs domiciliés à l'Île-du-Prince-Édouard ont été ceux qui ont consacré la plus forte proportion (37.8%) de leurs dépenses d'exploitation totales aux paiements versés à des chauffeurs contractants. Les transporteurs domiciliés au Nouveau-Brunswick avaient toujours été ceux qui engageaient la plus forte proportion de leurs dépenses d'exploitation pour payer les chauffeurs contractants. Cette année, ils occupent le deuxième rang avec 33.2%. Les transporteurs domiciliés au Québec sont encore ceux qui consacrent le plus faible pourcentage de leurs dépenses d'exploitation (12.5%) aux chauffeurs contractants.

Figure 2.12

For-hire Trucking, 1986: Purchased Transportation by Province or Territory of Domicile

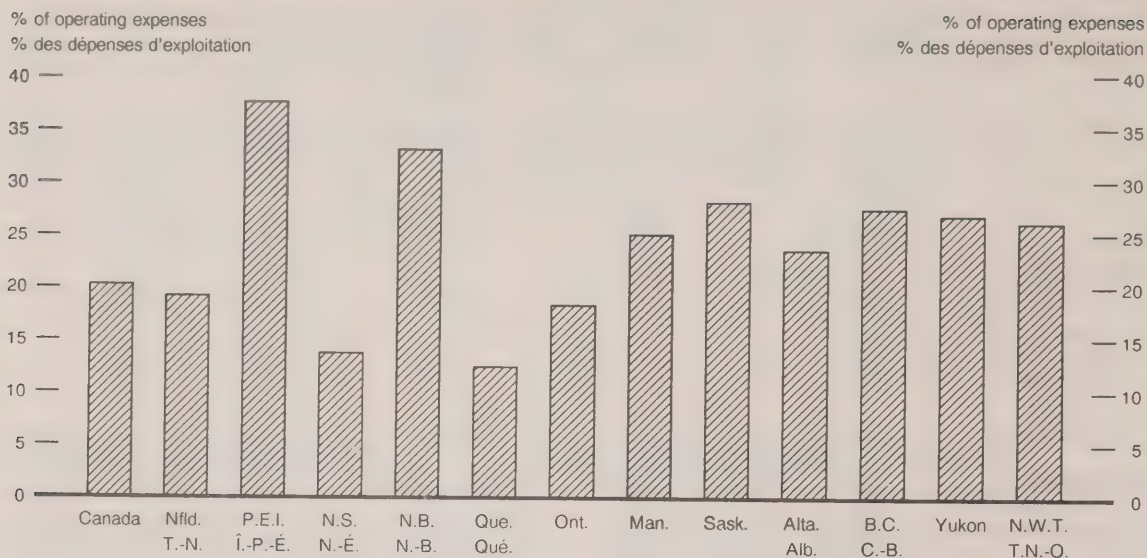
Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Achat de services de transport, selon la province ou le territoire de domicile

	Payments to brokers	% of total expenses	Piggyback expenses	% of total expenses	Other purchased transportation	% of total expenses	Total purchased transportation	% of total expenses	Total operating expenses
	Paiements aux chauffeurs contractants	% des dépenses totales	Dépenses des services rail-route	% des dépenses totales	Autres services achetés	% des dépenses totales	Total des services achetés	% des dépenses totales	Dépenses d'exploit- ation totales
	\$'000		\$'000		\$'000		\$'000	\$'000	
Newfoundland – Terre-Neuve	12,755	19.3	...	...	2,064	3.1	14,820	22.5	66,006
Prince Edward Island – Ile-du- Prince-Édouard	11,974	37.8	...	...	935	3.0	12,910	40.7	31,717
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	18,448	13.9	4		1,902	1.4	20,354	15.4	132,350
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	105,794	33.2	200		13,495	4.2	119,489	37.5	318,605
Quebec	180,692	12.5	4,143	0.3	36,577	2.5	221,413	15.4	1,443,262
Ontario	604,153	18.3	45,912	1.4	70,336	2.1	702,401	21.8	3,308,267
Manitoba	181,678	25.1	33,765	4.7	15,235	2.1	230,678	31.8	725,004
Saskatchewan	60,753	28.1	16		1,879	0.9	62,649	29.0	216,194
Alberta	251,929	23.5	110		18,986	1.8	271,025	25.2	1,074,155
British Columbia – Colombie- Britannique	233,556	27.4	712		23,397	2.8	257,665	30.2	853,233
Yukon	3,859	26.9	...	...		3,859	26.9	14,329	
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	6,681	26.2	...		188	0.7	6,869	26.9	25,518
Canada¹	1,672,274	20.4	84,862	1.0	184,996	2.3	1,942,132	23.7	8,208,641

¹ Some totals may not add due to rounding. – Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

Figure 2.13

For-hire Trucking, 1986: Payments to Brokers by Province or Territory of Domicile
Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Paiements aux chauffeurs contractants, selon la province ou le territoire de domicile



**TYPES OF REVENUES
INTERPROVINCIAL, INTRAPROVINCIAL
AND INTERNATIONAL**

Figure 2.14 shows the distribution of total operating revenues of all carriers according to area of operation.

The contribution of interprovincial movements to total operating revenues remained stable in 1985 and 1986.

The largest component continued to be the intraprovincial revenue, which dropped from 59.6% in 1985 to 59.0% in 1986. This decrease was balanced by an increase in international revenue, from 13.5% in 1985 to 14.2% in 1986.

**GENRES DE RECETTES – TRANSPORT
INTERPROVINCIAL, INTRAPROVINCIAL
ET INTERNATIONAL**

La figure 2.14 illustre la répartition des recettes d'exploitation totales de l'ensemble des transporteurs, selon la région d'exploitation.

La part des recettes d'exploitation totales que représentent les recettes tirées du transport interprovincial est demeurée stable en 1985 et 1986.

La principale source de recettes continue d'être le transport intraprovincial, mais la proportion des recettes totales qu'il représente est passée de 59.6% en 1985 à 59.0% en 1986. Cette diminution a été contrebalancée par une augmentation de la proportion des recettes tirées du transport international, de 13.5% en 1985 à 14.2% en 1986.

Figure 2.14

For-hire Trucking, 1985 and 1986: Revenue by Area of Operation

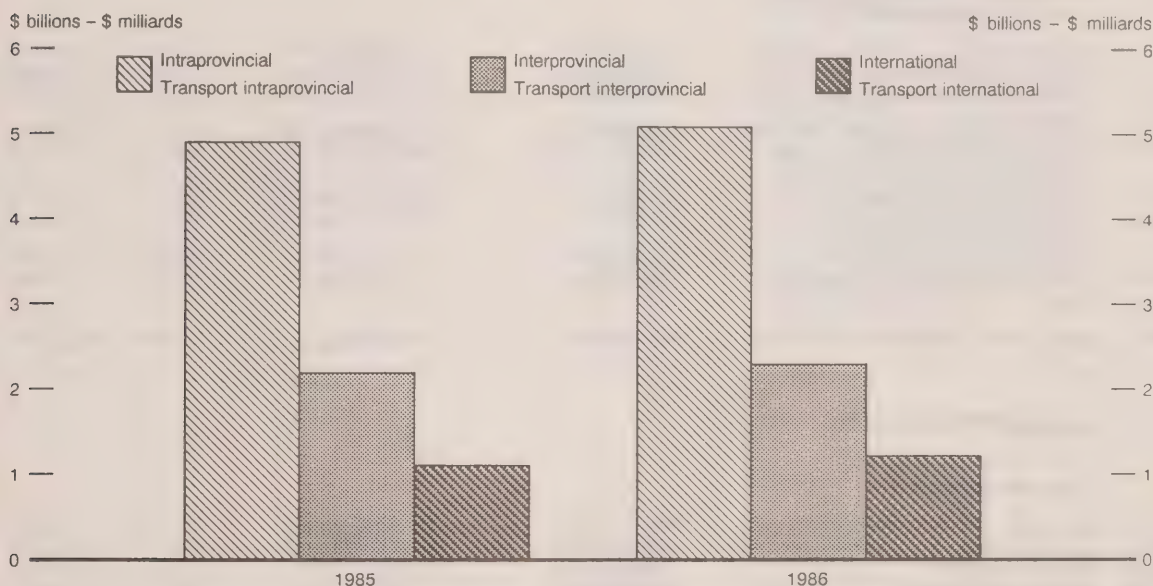
Camionnage pour compte d'autrui, 1985 et 1986: Recettes selon la région d'exploitation

Year Année	Intraprovincial	Interprovincial	International	Total
\$ million				
1985	4,894	2,206	1,109	8,209
1986	5,091	2,312	1,225	8,628

Figure 2.14

For-hire Trucking, 1985 and 1986: Revenue by Area of Operation

Camionnage pour compte d'autrui, 1985 et 1986: Recettes selon la région d'exploitation



BALANCE SHEET

The balance sheet in Figure 2.15 shows a 5.9% increase in total assets between 1985 and 1986, however, current assets grew by only 3.0%. Total current liabilities decreased slightly from 1985. Long term debt increased 3.9%, resulting in an increase of 1.7% in total liabilities. A 16.7% increase in total owner(s) equity was experienced between 1985 and 1986.

BILAN

Comme l'indique le bilan à la figure 2.15, l'actif total s'est accru de 5.9% entre 1985 et 1986, mais les disponibilités n'ont augmenté que de 3.0%. Les exigibilités totales ont légèrement diminué par rapport à 1985. La dette à long terme s'est accrue de 3.9% ce qui a fait augmenter de 1.7% les exigibilités totales. L'avoir total des actionnaires a progressé de 16.7% entre 1985 et 1986.

Figure 2.15

For-Hire Trucking, 1985 and 1986: Balance Sheet

No.	Canada 1985	Canada 1986	Newfoundland Terre-Neuve	
		Dollars		
Assets:				
Current assets:				
1	Cash on hand and in bank	213,465,604	211,502,508	2,306,685
2	Accounts receivable	1,064,010,491	1,099,477,012	8,163,833
3	Prepaid expenses	86,116,763	103,162,821	1,079,144
4	Materials and supplies inventory (fuel, parts, tires)	78,168,362	73,582,260	615,813
5	Other current assets	226,419,521	231,187,027	2,034,428
6	Total current assets	1,668,180,494	1,718,911,628	14,199,903
Fixed assets - Original cost (motor carrier freight business):				
7	Land and buildings	608,026,150	629,758,841	6,147,722
8	Less accumulated depreciation	134,583,933	144,394,964	1,488,791
9	Revenue equipment (trucks, tractors, trailers, etc.)	3,656,580,829	3,917,134,805	31,906,205
10	Less accumulated depreciation	2,043,395,792	2,163,338,355	18,238,529
11	Equipment and other operating property (garage, office, etc.)	310,434,676	333,507,045	2,222,703
12	Less accumulated depreciation	165,183,338	181,330,216	1,215,172
13	Fixed assets - Original cost (other than motor carrier business)	143,096,395	162,789,886	1,523,156
14	Less accumulated depreciation	30,298,540	49,753,209	681,024
15	Other assets (investments, intangibles, etc.)	497,533,988	551,034,856	1,879,596
16	GRAND TOTAL ASSETS	4,510,391,176	4,774,320,317	36,255,769
Liabilities and owner(s) equity:				
Current liabilities:				
17	Bank loans	385,483,875	361,961,068	3,190,251
18	Accounts payable	955,531,635	960,319,893	5,615,394
19	Other current liabilities	451,624,908	468,882,641	4,581,233
20	Total current liabilities	1,792,640,418	1,791,163,602	13,386,878
21	Long term debt	1,476,960,455	1,534,781,852	10,031,171
22	Total liabilities	3,269,600,873	3,325,945,454	23,418,049
Owner(s) equity:				
23	Capital stock	351,277,566	345,527,035	1,877,862
24	Retained earnings	899,512,737	1,102,847,828	10,959,858
25	Total owner(s) equity	1,240,790,303	1,448,374,863	12,837,720
26	GRAND TOTAL LIABILITIES AND OWNER(S) EQUITY	4,510,391,176	4,774,320,317	36,255,769

Figure 2.15

Le camionnage pour compte d'autrui, 1985 et 1986: Bilan

Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick		No
Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick		
Dollars				
Actifs:				
Disponibilités:				
577,291	4,210,584	4,957,048	Encaisse et dépôts	1
4,504,816	15,422,313	36,061,708	Comptes à recevoir	2
612,482	1,577,118	2,934,541	Dépenses payées d'avance	3
164,548	1,610,761	2,775,591	Matériel et fournitures en stock (carburant, pièces et pneus)	4
672,772	1,776,572	27,422,778	Autres disponibilités	5
6,531,909	24,597,348	74,151,666	Total, disponibilités	6
Immobilisations – Coût original (entreprise de transport):				
1,914,894	6,176,321	19,519,914	Terrains et bâtiments	7
385,756	1,468,547	5,021,545	Moins amortissement accumulé	8
15,242,748	71,611,478	135,877,759	Matériel productif (camions, tracteurs, remorques, etc.)	9
7,586,831	39,427,325	80,749,233	Moins amortissement accumulé	10
1,160,887	4,476,850	7,612,921	Matériel et autres biens d'exploitation (garage, bureau, etc.)	11
597,442	2,219,727	4,614,191	Moins amortissement accumulé	12
7,179	1,595,660	281,157	Immobilisations – Coût original (autres que pour l'entreprise de transport)	13
472,423	70,534	3,282,309	Moins amortissement accumulé	14
1,238,569	2,824,952	10,029,967	Autres éléments d'actif (placements, valeurs incorporelles, etc.)	15
17,526,157	67,694,587	157,017,881	TOTAL GÉNÉRAL, ACTIF	16
Passif et avoir des actionnaires:				
Exigibilités:				
691,516	5,024,961	14,346,065	Emprunts bancaires	17
4,688,823	12,978,958	30,135,255	Comptes à payer	18
1,724,726	6,746,259	10,915,130	Autres exigibilités	19
7,105,065	24,750,178	55,396,450	Total, exigibilités	20
4,367,762	25,548,549	46,042,305	Dette à long terme	21
11,472,827	50,298,727	101,438,755	Total, passif	22
Avoir des actionnaires:				
767,685	1,707,018	2,158,339	Capital-actions	23
5,285,645	15,688,842	53,420,787	Bénéfices non répartis	24
6,053,330	17,395,860	55,579,126	Total, avoir des actionnaires	25
17,526,157	67,694,587	157,017,881	TOTAL GÉNÉRAL, PASSIF ET AVOIR DES ACTIONNAIRES	26

Figure 2.15

For-hire Trucking, 1985 and 1986: Balance Sheet – Concluded

No.		Québec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan
Dollars					
Assets:					
Current assets:					
1	Cash on hand and in bank	49,367,989	67,594,903	7,589,575	5,928,958
2	Accounts receivable	213,436,901	456,486,322	101,305,631	23,884,761
3	Prepaid expenses	17,024,899	41,087,554	7,282,813	3,347,621
4	Materials and supplies inventory (fuel, parts, tires)	14,355,114	25,839,512	6,574,629	2,159,918
5	Other current assets	31,396,811	87,898,090	7,741,247	3,739,491
6	Total current assets	325,581,714	678,906,381	130,493,895	39,060,749
Fixed assets – Original cost (motor carrier freight business):					
7	Land and buildings	83,927,775	243,730,323	74,246,383	17,406,118
8	Less accumulated depreciation	19,903,221	63,316,405	12,933,479	3,082,243
9	Revenue equipment (trucks, tractors, trailers, etc.)	758,238,232	1,505,860,211	303,919,849	101,480,347
10	Less accumulated depreciation	413,257,862	807,412,573	170,354,970	53,359,660
11	Equipment and other operating property (garage, office, etc.)		126,573,870	36,656,185	5,451,603
12	Less accumulated depreciation	56,706,055	68,299,138	19,549,015	2,257,441
13	Fixed assets – Original cost (other than motor carrier business)	31,538,857	46,555,010	9,601,147	1,271,161
14	Less accumulated depreciation	10,918,081	23,275,886	2,875,625	905,222
15	Other assets (investments, intangibles, etc.)	89,512,506	228,275,566	67,340,879	6,706,133
16	GRAND TOTAL ASSETS	856,902,114	1,867,597,359	416,545,249	111,771,545
Liabilities and owner(s) equity:					
Current liabilities:					
17	Bank loans	61,039,872	117,326,514	35,970,539	13,593,672
18	Accounts payable	163,694,084	452,637,243	86,132,809	17,555,469
19	Other current liabilities	87,885,136	192,684,536	21,412,027	13,650,063
20	Total current liabilities	312,619,092	762,648,293	143,515,375	44,799,204
21	Long term debt	247,646,763	554,197,928	130,197,901	37,609,745
22	Total liabilities	560,265,855	1,316,846,221	273,713,276	82,408,949
Owner(s) equity:					
23	Capital stock	86,418,889	111,027,728	80,736,715	2,968,233
24	Retained earnings	210,217,370	439,723,410	62,095,258	26,394,363
25	Total owner(s) equity	296,636,259	550,751,138	142,831,973	29,362,596
26	GRAND TOTAL LIABILITIES AND OWNER(S) EQUITY	856,902,114	1,867,597,359	416,545,249	111,771,545

Figure 2.15

Le camionnage pour compte d'autrui, 1985 et 1986: Bilan – fin

Alberta	British Columbia Colombie- Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest	No
Dollars				
Actifs:				
Disponibilités:				
37,142,745	31,438,534	108,791	279,405	Encaisse et dépôts 1
130,227,802	105,202,866	1,370,638	3,409,421	Comptes à recevoir 2
15,216,399	12,623,524	92,156	284,570	Dépenses payées d'avance 3
14,403,038	4,929,674	120,584	33,078	Matériel et fournitures en stock (carburant, pièces et pneus) 4
50,794,898	17,412,683	70,226	227,031	Autres disponibilités 5
247,784,882	171,607,281	1,762,395	4,233,505	Total, disponibilités 6
Immobilisations – Coût original (entreprise de transport):				
116,232,894	56,170,126	417,135	3,869,236	Terrains et bâtiments 7
24,661,020	11,502,850	169,362	461,745	Moins amortissement accumulé 8
578,437,388	395,114,761	7,445,268	12,000,559	Matériel productif (camions, tracteurs, remorques, etc.) 9
335,093,833	226,229,879	4,963,338	6,664,322	Moins amortissement accumulé 10
57,866,942	33,452,232	388,930	937,867	Matériel et autres biens d'exploitation (garage, bureau, etc.) 11
30,013,587	20,188,970	299,304	537,372	Moins amortissement accumulé 12
73,726,646	16,609,828	400,000	300,861	Immobilisations – Coût original (autres que pour l'entreprise de transport) 13
9,847,169	7,896,462	321,000	125,555	Moins amortissement accumulé 14
100,047,133	42,198,926	329,513	651,116	Autres éléments d'actif (placements, valeurs incorporelles, etc.) 15
774,480,276	449,334,993	4,990,237	14,204,150	TOTAL GÉNÉRAL, ACTIF 16
Passif et avoir des actionnaires:				
Exigibilités:				
72,044,969	36,472,321	842,727	1,417,661	Emprunts bancaires 17
95,693,372	87,816,859	1,099,692	2,271,935	Comptes à payer 18
73,169,080	54,218,477	305,708	1,590,266	Autres exigibilités 19
240,907,421	178,507,657	2,248,127	5,279,862	Total, exigibilités 20
312,637,510	158,349,664	2,596,102	5,556,452	Dette à long terme 21
553,544,931	336,857,321	4,844,229	10,836,314	Total, passif 22
Avoir des actionnaires:				
40,348,604	17,155,912	200,006	160,044	Capital-actions 23
180,586,741	95,321,760	-53,998	3,207,792	Bénéfices non répartis 24
220,935,345	112,477,672	146,008	3,367,836	Total, avoir des actionnaires 25
774,480,276	449,334,993	4,990,237	14,204,150	TOTAL GÉNÉRAL, PASSIF ET AVOIR DES ACTIONNAIRES 26

EMPLOYMENT AND COMPENSATION

Data on employment and compensation according to the carrier's province or territory of domicile are in Figures 2.16 and 2.17. A reduction in the number of drivers and maintenance staff is the main cause of a decrease of 1.4% in the total number of employees between 1985 and 1986. This perhaps is an outcome of an increase in the use of broker operators, which account for 20.4% of total operating expenses. The national average compensation increased from \$27,155 in 1985 to \$28,011 in 1986, an increase of 3.2%.

On a provincial level, the greatest increase in the average salary was felt in Prince Edward Island, where there was an increase of 17.5%. New Brunswick domiciled carriers indicated the largest decrease in total average salary, a 5.5% decline from \$23,663 in 1985 to \$22,370 in 1986.

The average salary of drivers, supervisors and helpers increased 3.7%, from \$27,366 in 1985 to \$28,390, in 1986. Carriers domiciled in the provinces of Ontario and Manitoba compensated employees in this category with an average salary of slightly over \$30,000 annually. The highest paid category of employment was equipment maintenance and garage employees with an average salary of \$29,304, an increase of 4.9% from the 1985 average of \$27,933.

In 1986, the average size of a trucking company in Canada was 16 employees. The average varied across the country from a high of 27 for Ontario to a low of 8 for British Columbia.

EMPLOI ET RÉMUNÉRATION

Les données sur l'emploi et la rémunération selon la province ou le territoire de domicile du transporteur se retrouvent aux figures 2.16 et 2.17. Il y a eu diminution de 1.4% de l'effectif total entre 1985 et 1986 en raison surtout d'une réduction du nombre de chauffeurs et d'employés à l'entretien. Cette situation est peut-être le résultat d'un accroissement dans l'utilisation des chauffeurs contractants, qui ont occasionné 20.4% des dépenses totales d'exploitation. La rémunération moyenne à l'échelle nationale est passée de \$27,155 en 1985 à \$28,011 en 1986, soit une hausse de 3.2%.

Au niveau des provinces, c'est à l'Île-du-Prince-Édouard que le salaire moyen a le plus augmenté, soit de 17.5%. Les transporteurs domiciliés au Nouveau-Brunswick ont indiqué la plus forte diminution du salaire moyen, soit 5.5%, de \$23,663 en 1985 à \$22,370 en 1986.

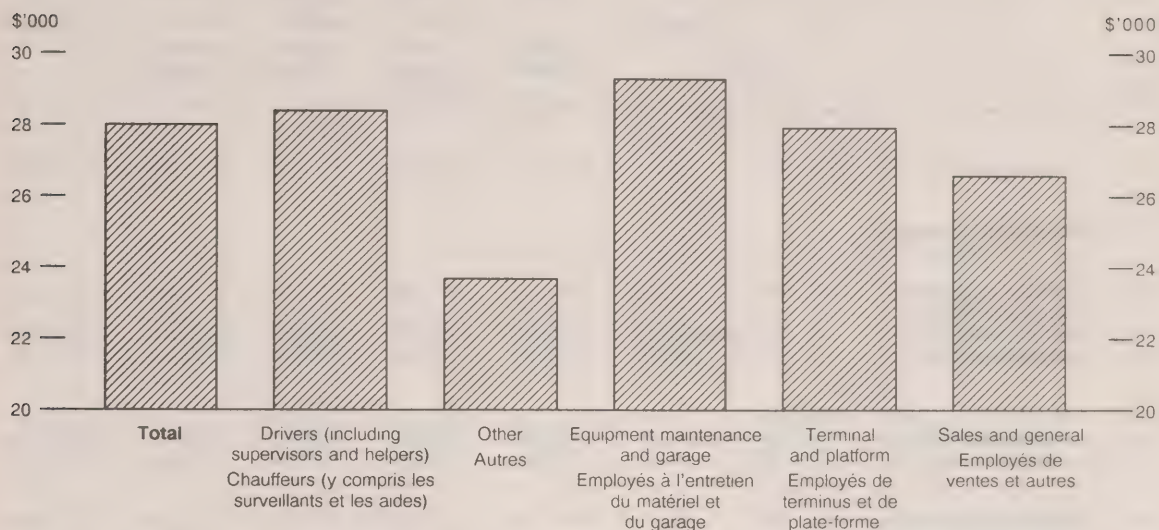
Le salaire moyen des chauffeurs, des surveillants et des aides a augmenté de 3.7%, passant de \$27,366 en 1985 à \$28,390 en 1986. Les transporteurs domiciliés en Ontario et au Manitoba versaient aux employés de cette catégorie un salaire annuel moyen légèrement supérieur à \$30,000. La catégorie de salariés la mieux rémunérée était les employés à l'entretien du matériel et du garage, qui ont touché un salaire moyen de \$29,304, soit 4.9% de plus que le salaire moyen de 1985 (\$27,933).

En 1986, les entreprises de camionnage au Canada avaient en moyenne 16 employés. Cette moyenne varie d'une région à l'autre du pays, étant comprise entre 27 en Ontario et 8 en Colombie-Britannique.

Figure 2.16

For-hire Trucking, 1986: Average Compensation¹ by Category of Employment

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Rémunération moyenne¹ par catégorie d'emploi



¹ Excludes the employee benefits of revenue Class 3 carriers.

¹ Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3.

Figure 2.17

For-hire Trucking, 1986: Employees and Compensation¹

No.			Canada	New- found- land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Québec
				Terre- Neuve	Île-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	
1	Carriers reporting	No.	6,211	79	29	181	180	1,496
Transportation employees:								
2	Drivers (including super- visors and helpers)	No.	56,458	552	185	1,241	1,500	11,819
3	Total compensation	\$	1,602,835,945	9,990,338	3,394,188	28,594,587	33,803,872	313,483,353
4	Average compensation	"	28,390	18,098	18,347	23,042	22,536	26,524
5	Other	No.	759	4	2	6	12	100
6	Total compensation	\$	17,976,236	99,447	31,379	123,489	175,478	2,175,713
7	Average compensation	"	23,684	24,862	15,690	20,582	14,623	21,757
8	Equipment maintenance and garage employees	No.	6,972	57	45	147	214	1,360
9	Total compensation	\$	204,304,530	1,221,977	1,028,107	3,467,335	4,967,086	39,516,569
10	Average compensation	"	29,304	21,438	22,847	23,587	23,211	29,056
11	Terminal and platform em- ployees	No.	14,081	93	12	176	579	2,210
12	Total compensation	\$	393,868,957	1,922,667	195,166	3,213,079	11,877,590	63,534,471
13	Average compensation	"	27,972	20,674	16,264	18,256	20,514	28,749
14	Sales, tariff, advertising, administrative and other general employees	No.	19,007	201	61	397	640	3,446
15	Total compensation	\$	505,853,271	4,953,450	1,210,048	8,014,006	15,055,515	76,700,100
16	Average compensation	"	26,614	24,644	19,837	20,186	23,524	22,258
17	Total number of employees	No.	97,277	907	305	1,967	2,945	18,935
18	GRAND TOTAL COMPENSATION	\$	2,724,838,939	18,187,879	5,858,888	43,412,496	65,879,541	495,410,206
19	AVERAGE COMPENSATION	\$	28,011	20,053	19,209	22,070	22,370	26,164

¹ Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers.

Figure 2.17

Le camionnage pour compte d'autrui, 1986: Employés et rémunération¹

Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest			N ^o
1,532	236	255	1,106	1,093	12	12	Nbre	Transporteurs déclarants	1
Employés affectés au transport:									
22,450	4,166	1,568	7,345	5,415	73	144	Nbre	Chauffeurs (y compris les surveillants et les aides)	2
674,030,357	125,268,521	39,719,074	210,589,888	157,693,088	2,186,386	4,082,293	\$	Rémunération totale	3
30,024	30,069	25,331	28,671	29,122	29,950	28,349	"	Rémunération moyenne	4
258	267	30	24	52	...	4	Nbre	Autres	5
7,941,457	4,934,749	699,509	511,427	1,243,588	...	40,000	\$	Rémunération totale	6
30,781	18,482	23,317	21,309	23,915	-	10,000	"	Rémunération moyenne	7
2,847	504	176	979	620	15	8	Nbre	Employés à l'entretien du matériel et du garage	8
87,714,640	14,024,692	4,703,467	27,749,112	19,095,756	572,652	243,137	\$	Rémunération totale	9
30,809	27,827	26,724	28,344	30,800	38,177	30,392	"	Rémunération moyenne	10
7,959	1,413	99	930	537	34	39	Nbre	Employés de terminus et de plate-forme	11
226,962,117	36,450,891	2,235,566	28,260,806	16,795,169	1,129,431	1,292,004	\$	Rémunération totale	12
28,516	25,797	22,581	30,388	31,276	33,219	33,128	"	Rémunération moyenne	13
7,245	1,253	630	2,735	2,324	24	51	Nbre	Employés des ventes, des tarifs, de l'administration et autres	14
215,327,372	34,385,788	13,527,469	74,029,830	59,977,263	552,331	2,120,099	\$	Rémunération totale	15
29,721	27,443	21,472	27,068	25,808	23,014	41,571	"	Rémunération moyenne	16
40,759	7,603	2,503	12,013	8,948	146	246		Nombre total d'employés	17
1,211,975,943	215,064,641	60,885,085	341,141,063	254,804,864	4,440,800	7,777,533	\$	TOTAL GÉNÉRAL, RÉMUNÉRATION	18
29,735	28,287	24,325	28,398	28,476	30,416	31,616	\$	RÉMUNÉRATION MOYENNE	19

¹ Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3.

DISTRIBUTION OF THE WAGE DOLLAR

Historically, the highest proportion of the wage dollar is spent on transportation employees. This amount fell slightly to 59.5 cents in 1986 from 60.2 cents in 1985.

The remainder of the for-hire carrier wage dollar was distributed among other employment categories where the greatest increase went to terminal and platform workers; 14.4 cents compared to 13.5 cents in 1985. The other categories held approximately the same proportion of the wage dollar as in 1985.

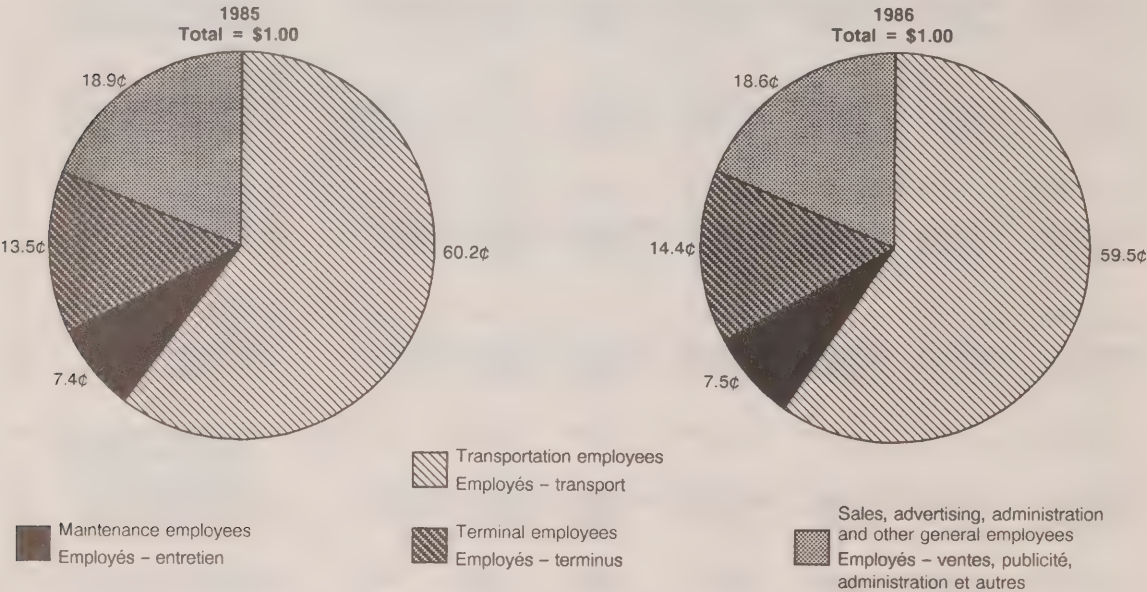
RÉPARTITION DU DOLLAR SALARIAL

La plus forte proportion du dollar salarial a toujours été consacrée à la rémunération des employés chargés du transport. Ce montant a légèrement diminué de 1985 à 1986, passant de 60.2 cents à 59.5 cents.

Le reste du dollar salarial versé par les transporteurs pour compte d'autrui a été réparti entre les autres catégories d'employés, la plus forte hausse étant observée chez les employés de terminus et de plate-forme, qui ont vu leur part passer de 13.5 cents en 1985 à 14.4 cents en 1986. Les employés des autres catégories ont eu droit à peu près à la même proportion du dollar salarial qu'en 1985.

Figure 2.18

For-hire Trucking, 1985 and 1986: Distribution of the Wage Dollar
Camionnage pour compte d'autrui, 1985 et 1986: Ventilation du dollar salarial



REVENUE EQUIPMENT OPERATED

The total number of revenue vehicles operated by the for-hire carriers reporting in 1986 was 158,573, less than 1% increase from 1985. This number does not include the vehicles operated by brokers working for the for-hire carriers. The distribution of equipment according to province or territory of domicile is provided in figure 2.19.

MATÉRIEL PRODUCTIF EN SERVICE

Les transporteurs pour compte d'autrui déclarants ont utilisé 158,573 véhicules productifs en 1986, soit moins de 1% de plus qu'en 1985. Ce total ne comprend pas les véhicules exploités par les chauffeurs contractants au service des transporteurs pour compte d'autrui. Une répartition du matériel selon la province ou territoire de domicile est présentée à la figure 2.19.

Figure 2.19

For-hire Trucking, 1986: Revenue Equipment Operated

Le camionnage pour compte d'autrui, 1986: Matériel productif en service

	Straight trucks	Road tractors	Semi-trailers	Full trailers	Other	Total
	Camions	Tracteurs routiers	Semi-remorques	Remorques	Autres	
Number - Nombre						
Canada:						
Owned - Possédés	18,880	34,054	83,806	4,710	6,966	148,416
Leased - Loués	781	2,662	6,358	128	228	10,157
Newfoundland - Terre-Neuve:						
Owned - Possédés	264	270	375	71	60	1,040
Leased - Loués	7	21	69	...	...	97
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard:						
Owned - Possédés	70	131	168	16	4	389
Leased - Loués	8	...	12	1	...	21
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse:						
Owned - Possédés	369	695	1,145	111	124	2,444
Leased - Loués	97	121	157	...	45	420
New Brunswick - Nouveau-Brunswick:						
Owned - Possédés	417	874	2,566	36	75	3,968
Leased - Loués	3	42	10	1	3	59
Québec:						
Owned - Possédés	4,332	6,652	14,197	1,029	1,365	27,575
Leased - Loués	186	385	896	25	35	1,527
Ontario:						
Owned - Possédés	7,385	14,166	36,553	1,044	2,754	61,902
Leased - Loués	210	965	3,693	37	81	4,986
Manitoba:						
Owned - Possédés	832	2,807	9,298	225	1,061	14,223
Leased - Loués	16	66	483	...	...	565
Saskatchewan:						
Owned - Possédés	551	976	2,106	186	63	3,882
Leased - Loués	7	82	91	10	...	190
Alberta:						
Owned - Possédés	2,516	4,294	10,927	1,268	889	19,894
Leased - Loués	74	584	263	39	35	995
British Columbia - Colombie-Britannique:						
Owned - Possédés	2,028	3,054	6,118	719	550	12,469
Leased - Loués	172	385	661	15	27	1,260
Yukon:						
Owned - Possédés	49	58	188	3	17	315
Leased - Loués	...	1	...	...	2	3
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest:						
Owned - Possédés	67	77	165	2	4	315
Leased - Loués	1	10	23	...	...	34

On a national level, the average number of revenue vehicles operated per carrier was 25.5. Provincially, the average varied from a low of 12.6 vehicles in British Columbia to a high of 62.7 vehicles per carrier in Manitoba.

Corresponding to the 5.1% increase in total operating revenues in 1986, there was a 8.1% increase in the average revenue generated per power unit to \$153,043. The highest average revenue per power unit was in New Brunswick at \$253,026, however, this average was 6.1% less than in 1985. The lowest average revenue per power unit was shown by carriers domiciled in Nova Scotia which amounted to \$108,197.

Leasing has become increasingly popular, representing 6.4% of the revenue equipment operated. Its popularity appears to be growing in Western Canada. Carriers domiciled in the Atlantic Provinces have actually decreased the number of leased vehicles.

A l'échelle nationale, le nombre moyen de véhicules productifs par transporteur s'établissait à 25.5. A l'échelle provinciale, la moyenne variait entre 12.6 véhicules par transporteur en Colombie-Britannique et 62.7 véhicules par transporteur au Manitoba.

Les recettes moyennes produites par unité motorisée ont augmenté de 8.1% pour se fixer à \$153,043, ce qui s'est traduit par une augmentation de 5.1% des recettes totales d'exploitation en 1986. Le Nouveau-Brunswick a enregistré les recettes moyennes les plus élevées par unité motorisée, soit \$253,026, ce qui est tout de même inférieur de 6.1% au chiffre de 1985. Les transporteurs domiciliés en Nouvelle-Écosse ont réalisé les plus faibles recettes moyennes par unité motorisée, c'est-à-dire \$108,197.

Les véhicules loués sont de plus en plus répandus, constituant 6.4% du matériel productif en service. Les transporteurs de l'Ouest du Canada semblent recourir de plus en plus à la location. Ceux domiciliés dans les provinces de l'Atlantique ont en fait diminué le nombre de leurs véhicules loués.

Figure 2.20
For-hire Trucking, 1986: Revenue Generated Per Power Unit
Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Recettes produites par unité motorisée

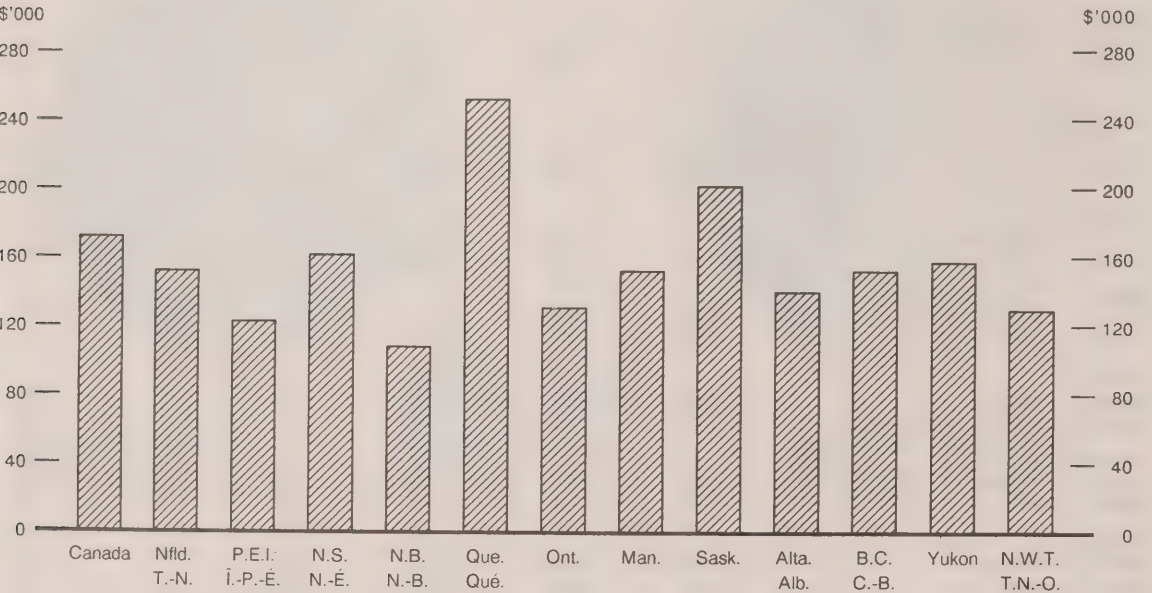


Figure 2.21

For-hire Trucking, 1986: Estimated Annual Distance Travelled

Le camionnage pour compte d'autrui, 1986: Distance annuelle estimative parcourue

	Canada	New-found land Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard	Nova Scotia Nouvelle-Écosse	New Brunswick Nouveau-Brunswick	Québec
	Number – Nombre					
Carriers reporting – Transporteurs déclarants	6,211	79	29	181	180	1,496
	Kilometres – Kilomètres					
Straight trucks – Camions	712 877 603	7 907 915	1 899 174	18 210 305	16 699 206	171 920 024
Road tractors – Tracteurs routiers	3 005 965 136	22 144 805	8 749 197	62 519 044	90 491 641	632 742 126
Total	3 718 842 739	30 052 720	10 648 371	80 729 349	107 190 847	804 662 150
	Ontario	Manitoba	Saskat- chewan	Alberta	British Columbia Colombie- Britannique	Yukon Territoires du Nord- Ouest
	Number – Nombre					
Carriers reporting – Transporteurs déclarants	1,532	236	255	1,106	1,093	12
	Kilometres – Kilomètres					
Straight trucks – Camions	254 525 172	25 722 167	21 139 198	113 489 015	77 809 178	1 668 294
Road tractors – Tracteurs routiers	1 125 526 008	245 535 226	97 952 803	458 900 816	251 676 248	4 216 918
Total	1 380 051 180	271 257 393	119 092 001	572 389 831	329 485 426	5 885 212
						7 398 259

DISTANCE TRAVELLED

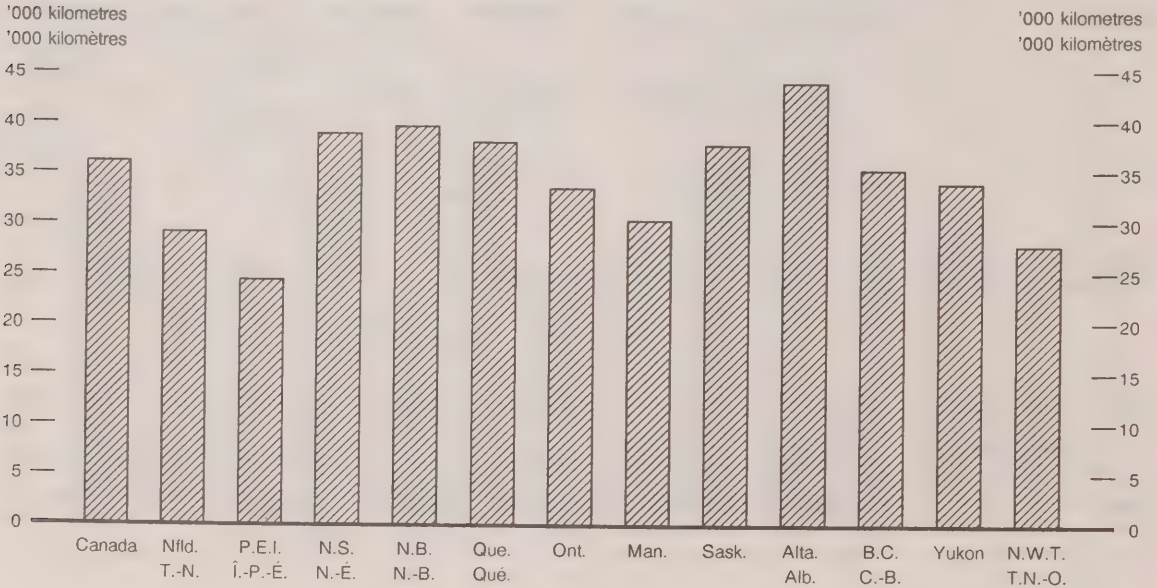
As shown in figure 2.21, the total distance travelled by Canadian carriers in 1986 was 3 719 million km, with 80.8% of this distance being attributed to road tractors. The total distance travelled by straight trucks actually decreased by 12.4% while distance by road tractors increased by 2.7% in 1986. Carriers domiciled in the provinces of Ontario and Quebec represented 57.9% of earned revenue and 58.7% of total distance travelled.

For straight trucks, the average distance travelled was 36 258 km, which varied from a low of 24 348 km for carriers domiciled in Prince Edward Island to a high of 43 818 km for Alberta based carriers. Road tractors averaged 81 871 km for Canada, as a whole, with a low of 63 337 km in the Northwest Territories to a high of 98 790 km in New Brunswick.

Figure 2.22

For-hire Trucking, 1986: Average Distance Travelled, Straight Trucks

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Distance moyenne parcourue, camions



DISTANCE PARCOURUE

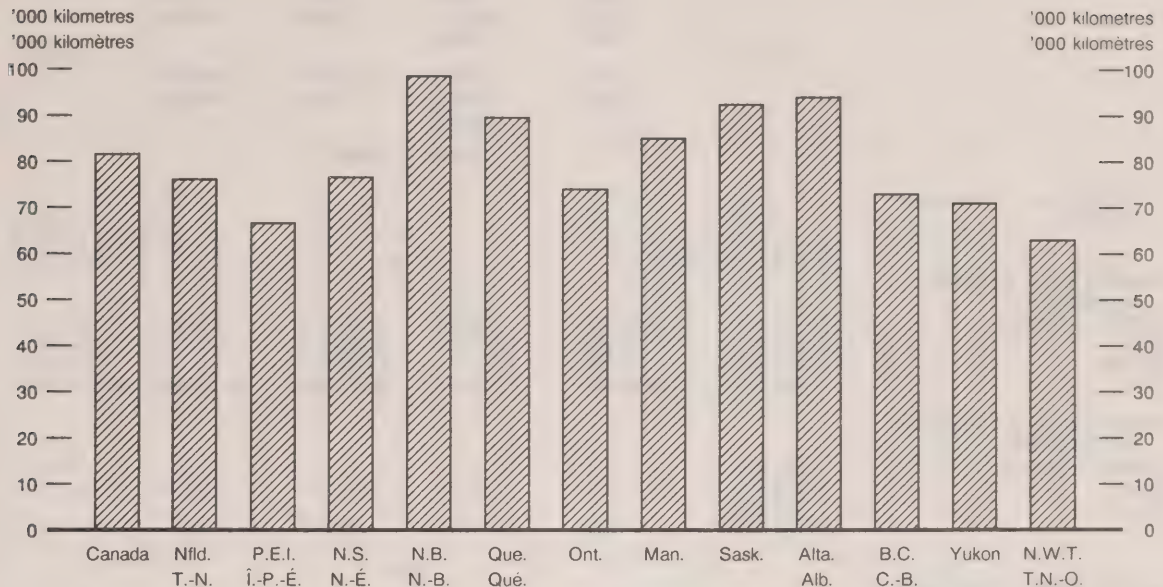
Comme le montre la figure 2.21, la distance totale parcourue par les transporteurs canadiens en 1986 a été de 3 719 millions de km, 88.8% de cette distance ayant été attribuée aux tracteurs routiers. La distance totale parcourue par les camions a, en fait, diminué de 12.4% en 1986 alors que celle parcourue par les tracteurs routiers augmentait de 2.7%. Les transporteurs domiciliés en Ontario et au Québec ont produit 57.9% des recettes et ont parcouru 58.7% de la distance totale.

Les camions des transporteurs canadiens ont parcouru en moyenne 36 258 km; la plus petite distance moyenne, soit 24 348 km, ayant été observée chez les transporteurs domiciliés à l'Île-du-Prince-Édouard et la plus longue, soit 43 818 km, chez les transporteurs établis en Alberta. La distance moyenne parcourue par les tracteurs routiers s'établit à 81 871 km pour l'ensemble du Canada et varie entre 63 337 km dans les Territoires du Nord-Ouest et 98 790 km au Nouveau-Brunswick.

Figure 2.22 – Concluded – fin

For-hire Trucking, 1986: Average Distance Travelled, Road Tractors

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Distance moyenne parcourue, tracteurs routiers



FUEL

Improvements in fuel consumption were achieved by Canadian for-hire trucking operators. In 1985, carriers consumed 54.3 L/100 km compared to 52.7 L/100 km in 1986.

As shown in figure 2.23, carriers domiciled in Nova Scotia experienced the lowest fuel consumption using 50 L/100 km. The highest fuel consumption was shown by carriers domiciled in British Columbia with an average of 56.0 L/100 km. Diesel represented 92.5% of total fuel consumed.

The average price paid for fuel in 1986 was 41.7 cents per litre. Provincially, the price fluctuated from a low of 34.3 cents per litre in Alberta to a high of 54.4 cents per litre in Newfoundland.

Of the total fuel purchased, only 4.3% was purchased in the United States, consisting mainly of diesel.

CARBURANT

Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont amélioré leur consommation de carburant, qui est passée de 54.3 L/100 km en 1985 à 52.7 L/100 km en 1986.

Comme le montre la figure 2.23, les transporteurs domiciliés en Nouvelle-Écosse ont la plus faible consommation de carburant, soit 50 L/100 km. Les transporteurs domiciliés en Colombie-Britannique affichent la consommation moyenne la plus élevée, soit 56.0 L/100 km. Le diesel représente 92.5% du carburant total consommé.

Le prix moyen payé pour le carburant en 1986 a été de 41.7 cents le litre. Ce prix a fluctué d'une province à l'autre, allant de 34.3 cents le litre en Alberta à 54.4 cents le litre à Terre-Neuve.

Seulement 4.3% du carburant total a été acheté aux États-Unis, et il s'agissait surtout de diesel.

Figure 2.23

For-hire Trucking, 1986: Fuel Consumption and Cost

Le camionnage pour compte d'autrui, 1986: La consommation de carburant et son coût

	Canada	New-found-land Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard	Nova Scotia Nouvelle-Écosse	New Brunswick Nouveau-Brunswick	Québec
Number - Nombre						
Carriers reporting - Transporteurs déclarants	6,211	79	29	181	180	1,496
Litres						
Canadian fuel - Carburant canadien:						
Gasoline - Essence	127 730 528	1 594 619	322 204	3 803 600	3 904 896	27 879 742
Diesel	1 729 592 612	14 363 169	4 987 549	35 895 719	50 282 070	375 962 610
Propane	18 082 969	500	...	67 019	...	1 191 622
Total	1 875 406 109	15 958 288	5 309 753	39 766 338	54 186 966	405 033 974
United States fuel - Carburant des États-Unis:						
Gasoline - Essence	1 291 356	...	...	...	...	66 880
Diesel	82 873 616	10 000	19 370	577 164	2 808 844	14 800 198
Propane	18 100	...	...	...	...	...
Total	84 183 072	10 000	19 370	577 164	2 808 844	14 867 078
Dollars						
Total fuel cost (including fuel tax) - Coût total du carburant (taxe comprise)	818,092,382	8,693,214	2,597,216	19,100,248	26,207,859	190,142,151
	Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon Territoires du Nord-Ouest
Number - Nombre						
Carriers reporting - Transporteurs déclarants	1,532	236	255	1,106	1,093	12
Litres						
Canadian fuel - Carburant canadien:						
Gasoline - Essence	52 693 531	5 714 604	4 759 516	15 064 421	11 353 725	433 651
Diesel	618 236 599	133 968 692	56 688 592	277 630 372	155 097 937	2 648 846
Propane	8 803 670	617 888	75 992	3 354 473	3 971 805	...
Total	679 733 800	140 301 184	61 524 100	296 049 266	170 423 467	3 082 497
United States fuel - Carburant des États-Unis:						
Gasoline - Essence	1 206 324	...	7 352	10 800	...	...
Diesel	33 357 873	5 931 716	2 730 581	8 747 600	13 890 270	...
Propane	...	...	...	...	18 100	...
Total	34 564 197	5 931 716	2 737 933	8 758 400	13 908 370	...
Dollars						
Total fuel cost (including fuel tax) - Coût total du carburant (taxe comprise)	301,788,396	61,330,591	24,197,518	104,579,485	76,651,123	1,277,981
						1,526,600

CHAPTER 3

**For-hire
Trucking:
Industry Activity**

CHAPITRE 3

**Camionnage pour
compte d'autrui:
Activité de l'industrie**

INDUSTRY ACTIVITY

FOR-HIRE TRUCKING SURVEY

INTRODUCTION

This section of the publication presents the results of the 1986 For-hire Trucking Survey, commonly known as the Trucking Origin-Destination survey.

Objective of the Survey

The objective of this survey is to measure the output of the intercity for-hire trucking industry in order to produce reliable estimates of revenues, tonnes and tonne-kilometres for commodity movements within and between provinces, territories and major cities. Ratios, such as revenue per tonne, revenue per shipment and weight per shipment, are also derived from the estimates.

Universe

The universe of the For-hire Trucking Survey was derived from the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey. The carriers were divided into three classes based on their total domestic intercity revenues as shown below. Intercity is defined as 25 kilometres or more.

Class I: carriers with domestic intercity revenues of \$3 million and over.

Class II: carriers with domestic intercity revenues of \$350,000 to \$2,999,999.

Class III: carriers with domestic intercity revenues of \$100,000 to \$349,999.

The For-hire Trucking universe was stratified to create a survey frame, and a sample of firms was drawn. Stratification was based on transportation revenues, types of operation and area of operation of the carrier. For each Class I and Class II carrier chosen for the survey, a systematic sample of shipments was selected. For each shipment sampled, the following information was collected: the origin and destination of the shipment; a description of the commodity or commodities carried; the weight, and the transportation revenue earned. Cross tabulations, based on these five variables, were then created.

For the Class III carriers selected for the survey, a general description of the shipments and routes over which the firm travelled was obtained.

Further information describing the For-hire Trucking Survey, methodology, data collection and processing procedures, and reliability of the estimates, is presented in the Methods, Data Quality and Limitations section on page 202 of this publication.

ACTIVITÉ DE L'INDUSTRIE

CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI

INTRODUCTION

La présente section contient des résultats de l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui de 1986, mieux connue sous le nom d'enquête sur le camionnage (origine-destination).

Objectif de l'enquête

L'enquête vise à évaluer la production de l'industrie du camionnage interurbain pour compte d'autrui en vue de l'établissement d'estimations fiables, selon les recettes, les tonnes transportées et les tonnes-kilomètres transportées, des mouvements de marchandises entre les provinces, les territoires et les grandes villes ainsi qu'à l'intérieur de ces secteurs. Certains ratios, comme le ratio des recettes par tonne, des recettes par expédition et du poids par expédition, ont également été établis à partir des estimations.

Univers

L'univers de l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui est tiré de l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement. Les transporteurs ont été répartis, selon les recettes totales tirées du transport interurbain intérieur, en trois catégories, qui sont définies ci-après. Le transport interurbain correspond au déplacement de marchandises sur une distance de 25 kilomètres ou plus.

Catégorie I: comprend les transporteurs dont les recettes au chapitre du transport interurbain intérieur totalisent \$3 millions ou plus.

Catégorie II: comprend les transporteurs dont les recettes au chapitre du transport interurbain intérieur sont comprises entre \$350,000 et \$2,999,999.

Catégorie III: comprend les transporteurs dont les recettes au chapitre du transport interurbain intérieur sont comprises entre \$100,000 et \$349,999.

L'univers des transporteurs pour compte d'autrui a été stratifié pour permettre la création d'une base de sondage, d'où on a tiré un échantillon d'entreprises. La stratification se fondait sur les recettes tirées du transport, le genre d'activités et le secteur d'exploitation du transporteur. Pour chaque transporteur des catégories I et II participant à l'enquête, on a sélectionné un échantillon systématique d'expéditions, sur lesquelles on a recueilli les renseignements suivants : l'origine et la destination de l'expédition, une description du ou des produits transportés, le poids, et les recettes tirées du transport. À partir de ces cinq variables, on a élaboré des tableaux croisés.

Pour les transporteurs de la catégorie III participant à l'enquête, on a obtenu une description générale des expéditions ainsi que des itinéraires suivis par l'entreprise.

D'autres renseignements relatifs à l'Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, aux méthodes, à la collecte et au traitement des données, ainsi qu'à la fiabilité des estimations, se retrouvent à la section Méthodes, qualité et limites des données à la page 202 de la présente publication.

SUMMARY OF FINDINGS

The following findings refer to Figure 3.1

- In 1986, the domestic intercity trucking industry recorded revenues of just over \$5.0 billion from commodity movements. This represents an increase of 5.6% over 1985.
- The total tonnage of all commodities transported in 1986 increased by 16.4% over 1985. This represents the greatest tonnage increase, in both real and percentage terms, in the last 4 years.
- The 1986 volume of shipments (32.2 million), represents an increase of 3.9% over 1985. Historically, from 1982 to 1984, there was a downward trend in the number of shipments transported, which was reversed beginning in 1985. The 1986 volume exceeds the 1983 volume by 4.7%.
- When the revenues from the domestic intercity movements are expressed in constant dollar terms, the rate of growth of the industry shows a slow but steady rise over the 4 year period with an average increase of 2.6% points per year. For a more in-depth analysis in constant dollars, please refer to the special study on page 161 entitled "An analysis of Growth and Operating Performance of the For-Hire Trucking Industry in Canada, 1980-1986".
- Over the 4 year period from 1983 to 1986 the domestic intercity trucking revenues have increased steadily from \$4.0 billion to \$5.1 billion. This trend of post-recessionary growth was reflected throughout the total trucking industry.

Figure 3.1

For-hire Trucking, 1983 to 1986: Selected Estimates, Class I, II and III Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1983 à 1986: Certaines estimations pour les transporteurs des catégories I, II et III

		1983	1984	1985	1986
Revenues - Recettes	\$000	4,066,433	4,385,905	4,792,849	5,060,923
Tonnes - Tonnes	'000	149 312	162 039	160 863	187 196
Shipments - Livraisons	No	30,771,144	29,814,532	30,989,174	32,208,414
Revenue / tonne ¹ - Recettes / tonne ¹	\$	619	650	833	691
Revenue / shipment ¹ - Recettes / Livraison ¹	\$	132	150	154	157
Weight / shipment ¹ - Poids / Livraison ¹	kg	4 852	5 552	5 191	5 812

¹ For an explanation of the methods used in calculating these ratios see Methods, Data Quality and Limitations section on page 204.

¹ La méthode de calcul des ratios est expliquée dans la section Méthodes, qualité et limites des données à la page 204.

The following two points refer to figure 3.2.

- Ontario remains the major originating region in terms of revenues, tonnes and shipments.
- The number of shipments by region has remained relatively constant over the last 4 years, but over the same period, the tonnage for these shipments has shown a steady growth trend, resulting in an annual average increase of 6.6% in the size of shipments between 1983 and 1986.

The remaining highlights refer to figures 3.3, 3.4 and 3.5.

- In 1986, intraprovincial/territorial traffic remained the dominant type of truck transport, representing 57% of total traffic in terms of revenue, 86% in terms of tonnage and 73% of the total shipments.

RÉSUMÉ DES RÉSULTATS

Les résultats suivants renvoient à la figure 3.1.

- En 1986, les transporteurs routiers interurbains canadiens ont tiré des recettes d'un peu plus \$5.0 milliards du transport de marchandises. Il s'agit d'une augmentation de 5.6% par rapport à 1985.
- Le tonnage total des marchandises transportées en 1986 a augmenté de 16.4% par rapport à 1985. Il s'agit de la plus forte augmentation, en chiffres absolus et en pourcentage, des quatre dernières années.
- Le nombre d'expéditions en 1986 (32.2 millions) représente un accroissement de 3.9% par rapport à 1985. Les données retrospectives montrent que le nombre d'expéditions transportées a eu tendance à diminuer de 1982 à 1984, mais que cette tendance s'est inversée à partir de 1985. Le volume de 1986 dépasse de 4.7% celui de 1983.
- Si les recettes au titre du transport interurbain intérieur sont exprimées en dollars constants, l'industrie affiche un taux de croissance moins rapide mais constant, l'augmentation moyenne au cours de la période de quatre ans s'établissant à 2.6 points par année. Pour une analyse plus poussée des résultats de l'industrie en dollars constants, se reporter à l'étude spéciale intitulée "Une analyse de la croissance et des résultats d'exploitation de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui au Canada, 1980-1986", à la page 161.
- Au cours de la période de quatre ans allant de 1983 à 1986, les recettes du camionnage interurbain intérieur ont constamment augmenté, passant \$4.0 milliards à \$5.1 milliards. Cette tendance à la hausse, qui s'est manifestée après la récession, a été observée dans l'ensemble de l'industrie du camionnage.

Les deux observations qui suivent renvoient à la figure 3.2.

- L'Ontario demeure la principale région d'origine sur le plan des recettes, du nombre de tonnes et du nombre d'expéditions.
- Le nombre d'expéditions par région est resté relativement constant au cours des quatre dernières années mais le tonnage de ces expéditions a constamment augmenté au cours de la même période, ce qui s'est soldé par une accroissement moyen annuel de 6.6% de la taille des expéditions entre 1983 et 1986.

Les autres faits saillants énoncés ci-après renvoient aux figures 3.3, 3.4 et 3.5.

- En 1986, le trafic intraprovincial et intraterritorial dominait toujours les activités de camionnage, représentant 57% des recettes totales, 86% du tonnage total et 73% du nombre total d'expéditions.

Figure 3.2

For-hire Trucking, 1983-1986: Selected Estimates by Originating Region, Class I, II and III Carriers
Camionnage pour compte d'autrui, 1983-1986: Certaines estimations selon la région d'origine, pour les transporteurs des catégories I, II et III

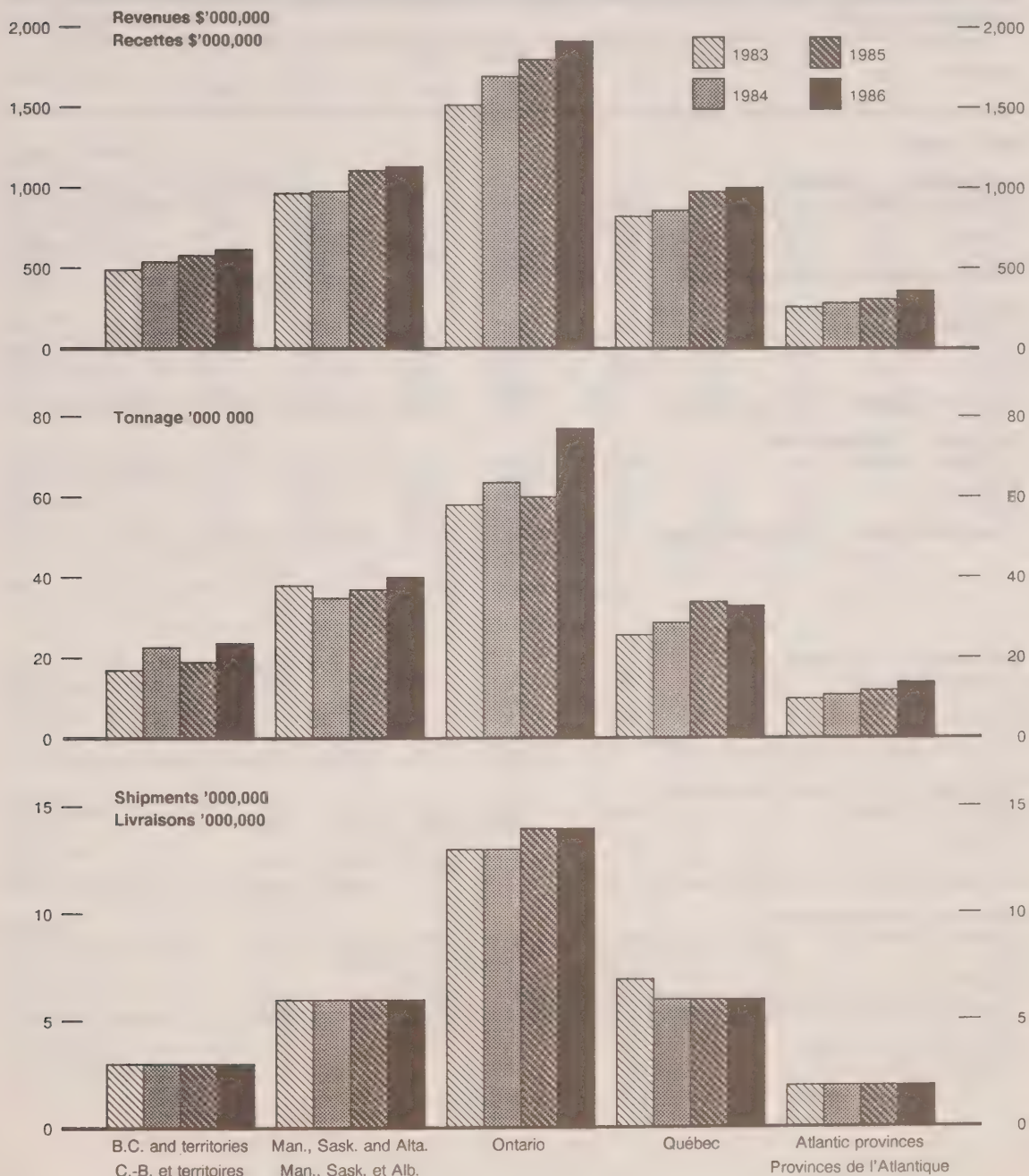


Figure 3.3

For-hire Trucking, 1986: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Number of Shipments on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination, Class I, II and III Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Estimations de recettes, du nombre de tonnes transportées, et du nombre de livraisons se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination, pour les transporteurs des catégories I, II et III

Destination		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Qué.	Ont.
		T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.		
Origin - Origine							
Newfoundland - Terre-Neuve							
Revenue - Recettes	\$'000	26,872	80	2,808	1,969	3,379	3,079
C.V. ²		7.16	64.63 ¹	14.35	32.41	30.60	18.61
Tonnes	'000	703	1	35	29	41	15
C.V.		7.92	86.95 ¹	21.48	39.19	31.24	29.29
Number of shipments - Nombre de livraisons		213,259	74	4,193	2,435	9,651	5,795
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard							
Revenue - Recettes	\$'000	976	2,863	1,776	1,716	3,207	4,547
C.V.		23.70	9.26	17.52	15.68	19.21	20.59
Tonnes	'000	9	297	48	74	66	54
C.V.		23.93	6.43	22.31	15.00	21.08	21.80
Number of shipments - Nombre de livraisons		1,379	13,083	8,759	8,962	7,015	5,334
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse							
Revenue - Recettes	\$'000	8,167	4,767	61,788	19,519	8,730	15,574
C.V.		9.80	6.94	4.07	4.21	15.07	10.00
Tonnes	'000	66	152	3,892	653	129	119
C.V.		10.96	6.20	5.54	4.26	17.48	14.30
Number of shipments - Nombre de livraisons		20,255	38,030	577,675	165,851	24,028	52,457
		Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	Yukon	N.W.T. T.N.-O.
Newfoundland - Terre-Neuve							
Revenue - Recettes	\$'000	31	1	1,044	498	...	4
C.V.		...	...	47.34	52.25	...	...
Tonnes	'000	...	...	1	...	...	...
C.V.		...	...	39.56	41.04	...	...
Number of shipments - Nombre de livraisons		40	8	528	148	...	4
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard							
Revenue - Recettes	\$'000	20	334	1,340	470	...	14
C.V.		71.61 ¹	57.96 ¹	27.22 ¹	69.96	...	...
Tonnes	'000	...	1	7	...	...	...
C.V.		57.45 ¹	59.90 ¹	27.98 ¹	66.37	...	...
Number of shipments - Nombre de livraisons		274	97	399	265	...	3
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse							
Revenue - Recettes	\$'000	1,735	729	3,332	1,912	8	14
C.V.		50.30	48.11	25.55	26.03	...	...
Tonnes	'000	6	2	3	2	...	...
C.V.		86.34	74.77	27.62	34.99	...	...
Number of shipments - Nombre de livraisons		950	924	2,475	1,859	3	16
							884,522

See footnote(s) at end of table.

Voir note(s) à la fin du tableau.

Figure 3.3

For-hire Trucking, 1986: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Number of Shipments on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination, Class I, II and III Carriers – Continued

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Estimations de recettes, du nombre de tonnes transportées, et du nombre de livraisons se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination, pour les transporteurs des catégories I, II et III – suite

Destination		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Qué.	Ont.	
		T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.			
Origin – Origine								
New Brunswick – Nouveau-Brunswick								
Revenue – Recettes	\$'000	10,450	7,083	33,131	84,102	18,059	28,372	
C.V. ²		16.87	9.94	4.49	5.99	10.48	9.60	
Tonnes	'000	92	194	760	5 317	438	474	
C.V.		24.82	14.24	5.65	7.02	10.54	9.73	
Number of shipments – Nombre de livraisons		22,167	60,354	219,942	499,259	48,231	45,471	
Québec								
Revenue – Recettes	\$'000	11,812	1,866	31,288	41,474	560,519	248,390	
C.V.		10.52	14.62	7.89	5.96	2.90	2.33	
Tonnes	'000	60	13	222	817	27 151	4 626	
C.V.		16.17	22.59	9.97	21.09	4.33	3.66	
Number of shipments – Nombre de livraisons		36,871	13,152	114,928	190,126	4,288,062	1,332,171	
Ontario								
Revenue – Recettes	\$'000	22,402	4,043	45,818	42,496	271,099	1,228,231	
C.V.		9.80	17.99	5.66	6.27	2.21	1.53	
Tonnes	'000	87	18	253	289	4 323	70 305	
C.V.		12.96	26.55	8.45	8.77	3.78	3.62	
Number of shipments – Nombre de livraisons		53,841	20,190	207,051	182,470	1,415,996	10,896,609	
		Man.	Sask.	Alta.	B.C.	Yukon	N.W.T.	
				Alb.	C.-B.		T.N.-O.	
New Brunswick – Nouveau-Brunswick								
Revenue – Recettes	\$'000	1,044	215	934	906	7	272	184,575
C.V.		38.89	48.87	25.48	25.91	...	88.15 ¹	4.07
Tonnes	'000	1	—	2	1	—	...	7 280
C.V.		31.55	35.90	38.37	21.88	...	82.65 ¹	5.72
Number of shipments – Nombre de livraisons		1,302	670	1,178	2,151	1	43	900,769
Québec								
Revenue – Recettes	\$'000	22,440	11,249	41,283	37,615	578	283	1,008,796
C.V.		7.76	12.27	7.93	8.76	49.02	34.29	2.05
Tonnes	'000	101	30	110	81	—	—	33 212
C.V.		13.61	19.40	12.73	12.40	48.51	30.09	3.72
Number of shipments – Nombre de livraisons		88,847	54,956	152,143	124,974	930	756	6,397,916
Ontario								
Revenue – Recettes	\$'000	61,164	35,332	111,996	92,389	869	1,155	1,916,994
C.V.		4.12	6.60	3.77	4.58	24.10	26.15	1.13
Tonnes	'000	393	134	410	343	1	1	76 557
C.V.		5.92	7.95	5.48	37.44	26.57	22.43	3.33
Number of shipments – Nombre de livraisons		244,735	170,482	367,103	268,976	4,348	5,349	13,837,150

See footnote(s) at end of table.

Voir note(s) à la fin du tableau.

Figure 3.3

For-hire Trucking, 1986: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Number of Shipments on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination, Class I, II and III Carriers - Continued

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Estimations de recettes, du nombre de tonnes transportées, et du nombre de livraisons se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination, pour les transporteurs des catégories I, II et III - suite

Destination		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Qué.	Ont.
		T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.		
Origin - Origine							
Manitoba							
Revenue - Recettes	\$'000	218	45	3,848	2,291	14,164	56,010
C.V. ²		16.22	...	17.55	31.23	10.05	4.62
Tonnes	'000	...	...	16	6	117	543
C.V.		15.26	...	23.42	38.06	12.94	5.72
Number of shipments - Nombre de livraisons		1,108	162	4,648	2,908	41,764	330,052
Saskatchewan							
Revenue - Recettes	\$'000	20	20	1,378	390	4,559	16,122
C.V.		...	...	44.65	13.48	16.86	9.28
Tonnes	'000	...	...	1	1	24	116
C.V.		...	...	40.03	16.87	17.25	12.53
Number of shipments - Nombre de livraisons		50	45	831	825	5,930	31,595
Alberta							
Revenue - Recettes	\$'000	559	45	2,087	1,569	19,768	57,003
C.V.		36.45	.43	22.76	43.15	9.42	5.62
Tonnes	'000	1	...	4	7	106	280
C.V.		50.65	.42	29.58	55.56	12.19	7.66
Number of shipments - Nombre de livraisons		431	105	1,987	1,886	31,573	117,434
		Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	Yukon	N.W.T. T.N.-O.

Figure 3.3

For-hire Trucking, 1986: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Number of Shipments on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination, Class I, II and III Carriers – Concluded

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Estimations de recettes, du nombre de tonnes transportées, et du nombre de livraisons se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination, pour les transporteurs des catégories I, II et III – fin

Destination		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Qué.	Ont.
		T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.		
Origin – Origine							
British Columbia – Colombie-Britannique							
Revenue – Recettes	\$'000	407	134	1,963	711	18,059	52,933
C.V. ²		24.18	40.89	18.05	7.14	6.17	5.55
Tonnes	'000	1	...	4	2	50	154
C.V.		49.13	63.21	50.86	9.38	10.93	8.21
Number of shipments – Nombre de livraisons		641	130	3,556	2,330	49,323	147,126
Yukon							
Revenue – Recettes	\$'000	1	...	...	1	15	362
C.V.		...	...	...	...	14.29 ¹	49.25 ¹
Tonnes	'000	...	...	...	...	...	...
C.V.		...	...	...	...	21.88 ¹	38.87 ¹
Number of shipments – Nombre de livraisons		1	...	...	2	14	803
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest							
Revenue – Recettes	\$'000	29	...	48	...	504	319
C.V.		.67 ¹	...	...	...	94.31 ¹	38.77 ¹
Tonnes	'000	...	...	...	...	...	...
C.V.		.99 ¹	...	...	...	90.31 ¹	34.65 ¹
Number of shipments – Nombre de livraisons		9	...	10	...	313	382
Total							
Revenue – Recettes	\$'000	81,912	20,945	185,932	196,239	922,062	1,710,944
C.V.		4.87	5.37	2.54	3.06	1.92	1.22
Tonnes	'000	1 020	675	5 235	7 193	32 446	76 688
C.V.		6.45	4.99	4.18	5.23	3.66	3.33
Number of shipments – Nombre de livraisons		350,010	145,323	1,143,581	1,057,055	5,921,900	12,965,229
		Man.	Sask.	Alta.	B.C.	N.W.T.	Total
				Alb.	C.-B.	T.N.-O.	
British Columbia – Colombie-Britannique							
Revenue – Recettes	\$'000	23,590	26,878	99,637	376,983	10,312	613,425
C.V.		8.60	9.13	2.95	2.89	10.41	2.09
Tonnes	'000	191	262	1 679	21 392	54	23 799
C.V.		9.76	11.41	3.43	9.31	13.75	8.38
Number of shipments – Nombre de livraisons		60,771	69,585	355,982	2,764,603	19,713	3,477,103
Yukon							
Revenue – Recettes	\$'000	174	6	648	1,349	2,775	5,687
C.V.		90.70 ¹	21.03 ¹	24.55	13.09	19.29	11.19
Tonnes	'000	...	...	11	13	55	82
C.V.		82.50 ¹	36.91 ¹	41.71	20.48	18.17	13.77
Number of shipments – Nombre de livraisons		59	17	2,708	3,601	9,007	17,556
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest							
Revenue – Recettes	\$'000	536	148	3,897	621	47	7,203
C.V.		55.37 ¹	56.25 ¹	16.54	41.58	19.47 ¹	13.18
Tonnes	'000	3	...	32	1	...	57
C.V.		63.01 ¹	50.47 ¹	17.04	33.99	28.98 ¹	15.95
Number of shipments – Nombre de livraisons		484	245	9,040	516	252	14,973
Total							
Revenue – Recettes	\$'000	244,111	290,453	706,578	647,021	22,937	5,060,923
C.V.		1.94	2.67	1.91	1.96	6.68	.71
Tonnes	'000	8 402	9 543	21 793	23 842	144	187 196
C.V.		4.42	6.58	4.27	8.37	9.24	1.94
Number of shipments – Nombre de livraisons		1,348,057	1,738,298	3,751,682	3,628,306	59,497	32,208,414

¹ Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than 50 shipments. – Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de 50 livraisons, la prudence est à conseiller.

² Coefficient of variation. – Coefficient de variation.

- Ontario, Quebec, British Columbia and Alberta account for the major portion of intraprovincial traffic in Canada. The four provinces accounted for 87% of the total revenues and shipments and 85% of the total tonnage.
- The truck transport between Ontario and Quebec represents 24% of the interprovincial activity in terms of revenues; 33% in terms of tonnes and 32% in terms of shipments.
- The For-hire trucking industry is dominated by the Class I and II for-hire trucking firms. The Class III carriers account for only 7.2% of the total revenues and 7.6% of the total shipments. However, these carriers transported 17.4% of the total tonnage.
- The Class III carriers average shipment weighs 13 194 kg compared to 5 201 kg for the Class I and II carriers. Even though there is such a large difference in weight, the average revenue per shipment ranges from \$158 for Class I and II to \$148 for Class III.
- L'Ontario, le Québec, la Colombie-Britannique et l'Alberta détiennent la plus grande part du trafic intraprovincial au Canada. Ces quatre provinces ont figuré pour 87% des recettes et des expéditions totales et pour 85% du tonnage total.
- Le transport routier entre l'Ontario et Québec a représenté 24% des recettes totales du camionnage interprovincial, 33% de son tonnage total et 32% de ses expéditions.
- Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui des catégories I et II occupent une place prépondérante dans l'industrie du camionnage pour compte d'autrui. Les transporteurs de la catégorie III ont réalisé seulement 7.2% des recettes totales et acheminé 7.6% des expéditions totales. Toutefois, ces entreprises ont transporté 17.4% du tonnage total.
- Le poids moyen de l'expédition des transporteurs de la catégorie III était de 13 194 kg, contre 5 201 kg dans le cas des transporteurs des catégories I et II. Malgré cet important écart de poids, les recettes moyennes par expédition étaient comprises entre \$158 pour les transporteurs des catégories I et II et \$148 pour les transporteurs de la catégorie III.

Figure 3.4

For-hire Trucking, 1986: Interprovincial Traffic, Class I, II and III Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Volume de transport interprovincial, pour les transporteurs des catégories I, II et III

	Revenue	% of total	Tonnes	% of total	Shipments	% of total
	Recettes	% du total		% du total	Livraisons	% du total
	\$'000		'000		No. – Nbre	
Ontario to Quebec – de l'Ontario au Québec	271,099	12.6	4 323	16.1	1,415,996	16.3
Quebec to Ontario – du Québec à l'Ontario	248,390	11.5	4 626	17.2	1,332,171	15.4
Ontario to Alberta – de l'Ontario à l'Alberta	111,996	5.2	410	1.5	367,103	4.2
Alberta to British Columbia – de l'Alberta à la Colombie-Britannique	104,856	4.9	1 741	6.5	392,372	4.5
British Columbia to Alberta – de la Colombie-Britannique à l'Alberta	99,637	4.6	1 679	6.3	355,982	4.1
Other Interprovincial movements – Autres mouvements interprovinciaux	1,322,638	61.2	14 070	52.4	4,797,889	55.4
Total, interprovincial	2,158,616	100.0	26 849	100.0	8,661,513	100.0

Figure 3.5

For-hire Trucking, 1986: Selected Statistics, Class I and II Carriers versus Class III Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Certaines statistiques comparatives, transporteurs des catégories I et II et transporteurs de la catégorie III

	Class I and II	%	Class III	%	Total	%
	Catégories I et II		Catégorie III			
Revenue – Recettes	\$000	4,697,163	363,740	7.2	5,060,923	100.0
Tonnes	'000	154 714	32 482	17.4	187 196	100.0
Shipments – Livraisons	No. – Nbre	29,746,605	461,809	7.6	32,208,214	100.0
Revenue per tonne – Recettes par tonne	\$	724	284	...	...	...
Revenue per shipment – Recettes par livraison	\$	158	148	...	...	...
Weight per shipment – Poids par livraison	kg	5 201	13 194	...	...	...

PRINCIPAL STATISTICS – CLASSES I AND II CARRIERS

Figure 3.6 shows, for the Class I and II carriers, directional estimates by region of origin for revenues, tonnes, tonne-kilometres and number of shipments. The data reveal that the majority of the trucking activity took place within the regions. Ontario accounted for more than 1/3 of all intraprovincial trucking activity, in terms of revenues, tonnes, tonne-kilometres and number of shipments.

Figure 3.6

For-hire Trucking, 1986: Intraprovincial Traffic, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Volume de transport intraprovincial, pour les transporteurs de catégories I et II

	Revenue	% of total		% of total	Tonne-kilometres	% of total	Shipments	% of total
	Recettes	% du total	Tonnes	% du total	Tonnes-kilomètres	% du total	Livraisons	% du total
	\$'000		'000		'000		No. – Nbre	
Ontario	1,144,292	44.3	60 363	46.7	9 630 257	41.0	10,167,010	48.1
Quebec – Québec	475,889	18.4	19 775	15.3	3 886 820	16.6	3,770,622	17.8
British Columbia – Colombie-Britannique	331,860	12.9	17 852	13.8	3 421 250	14.6	2,347,677	11.1
Alberta	322,406	12.5	14 035	10.9	3 151 262	13.4	2,296,843	10.9
Other Intraprovincial movements – Autres mouvements intraprovinciaux	306,922	11.9	17 199	13.3	3 376 267	14.4	2,568,950	12.1
Total, intraprovincial	2,581,369	100.0	129 224	100.0	23 465 856	100.0	21,151,102	100.0

Figure 3.7 shows that the interprovincial movements are not as concentrated as the intraprovincial trucking activity. In previous years, Ontario dominated interprovincial traffic, being either the origin or destination of all the top five interprovincial movements. In 1986, the revenues derived from origin and destination traffic between British Columbia and Alberta moved to the third and fourth largest positions. Ontario increased its proportion of truck traffic with Quebec (12.5%) as compared to 1985.

Figure 3.7

For-hire Trucking, 1986: Interprovincial Traffic, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Volume de transport interprovincial, pour les transporteurs de catégories I et II

	Revenue	% of total		% of total	Tonne-kilometres	% of total	Shipments	% of total
	Recettes	% du total	Tonnes	% du total	Tonnes-kilomètres	% du total	Livraisons	% du total
	\$'000		'000		'000		No. – Nbre	
Ontario to Quebec – de l'Ontario au Québec	263,607	12.5	4 033	15.8	2 453 681	9.7	1,406,923	16.3
Quebec to Ontario – du Québec à l'Ontario	243,257	11.5	4 343	17.0	2 476 159	9.7	1,319,331	15.4
Ontario to Alberta – de l'Ontario à l'Alberta	110,581	5.2	388	1.5	1 280 689	5.0	366,243	4.3
Alberta to British Columbia – de l'Alberta à la Colombie-Britannique	102,799	4.9	1 704	6.7	1 343 819	5.3	390,055	4.5
British Columbia to Alberta – de la Colombie-Britannique à l'Alberta	95,975	4.5	1 602	6.3	1 226 511	4.8	351,686	4.1
Other Interprovincial movements – Autres mouvements interprovinciaux	1,299,595	61.4	13 420	52.7	16 683 718	65.5	4,761,265	55.4
Total, interprovincial	2,115,814	100.0	25 490	100.0	25 464 577	100.0	8,595,503	100.0

PRINCIPALES STATISTIQUES – TRANSPORTEURS DES CATÉGORIES I ET II

La figure 3.6 présente, pour les transporteurs des catégories I et II, des estimations, par direction, des recettes, des tonnes, des tonnes-kilomètres et des expéditions, selon la région d'origine. Ces données montrent que la plupart des mouvements ont été effectués à l'intérieur des régions. L'Ontario a figuré pour plus du tiers de toutes les activités de camionnage intraprovinciales sur le plan des recettes et du nombre de tonnes, de tonnes-kilomètres et d'expéditions.

La figure 3.7 montre que les mouvements interprovinciaux sont moins concentrés que les mouvements intraprovinciaux. Les années précédentes, l'Ontario avait dominé le trafic interprovincial, étant soit le point d'origine ou le point de destination des cinq premiers mouvements interprovinciaux. En 1986, les recettes tirées du trafic entre la Colombie-Britannique et l'Alberta et entre l'Alberta et la Colombie-Britannique sont passées aux troisième et quatrième rangs, et l'Ontario a augmenté sa part du trafic avec le Québec (12.5%) par rapport à 1985.

Figure 3.8

For-hire Trucking, 1986: Directional Estimates by Region of Origin, Class I and II Carriers
Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Estimations par direction, selon la région d'origine, pour les transporteurs des catégories I et II

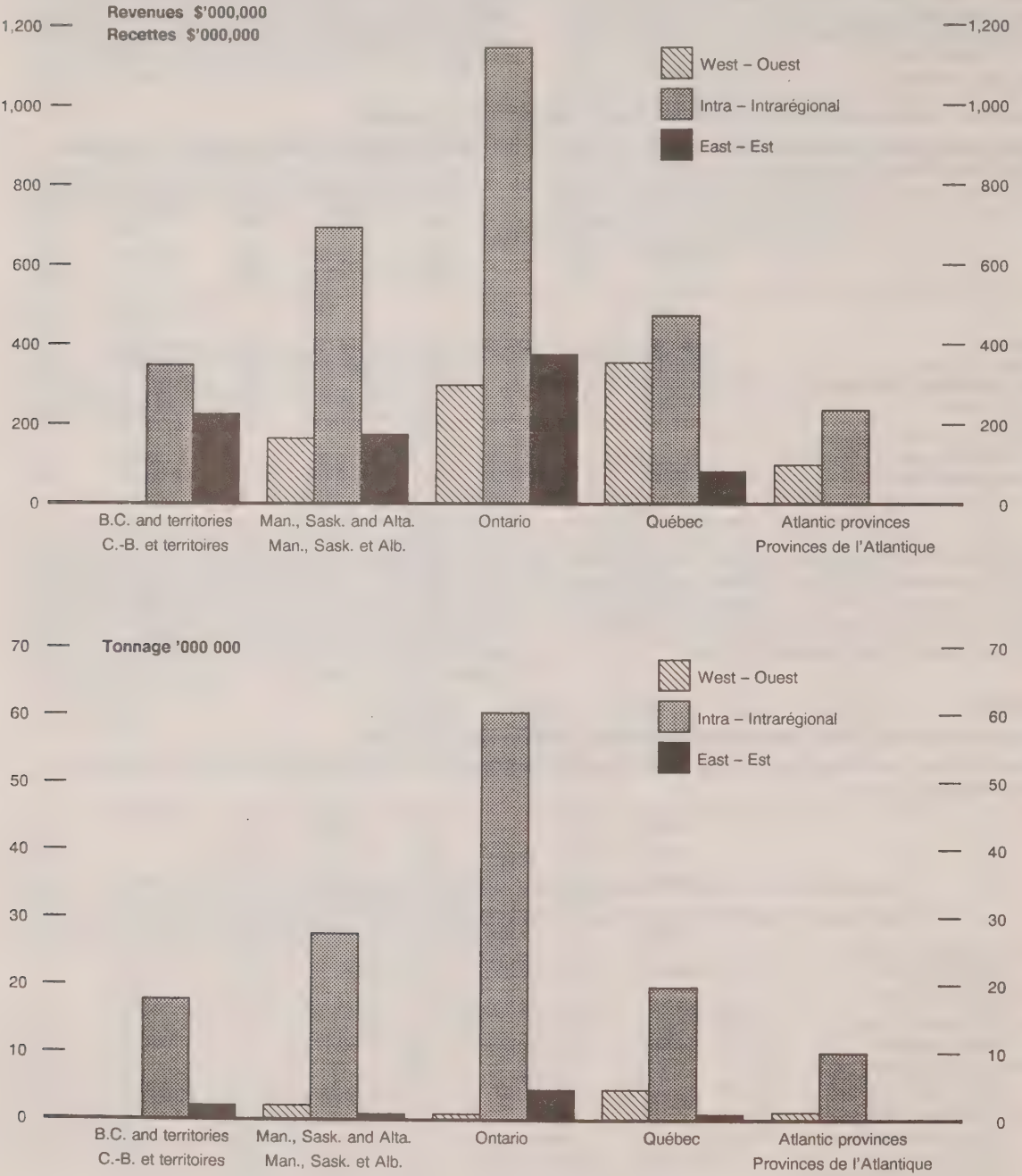
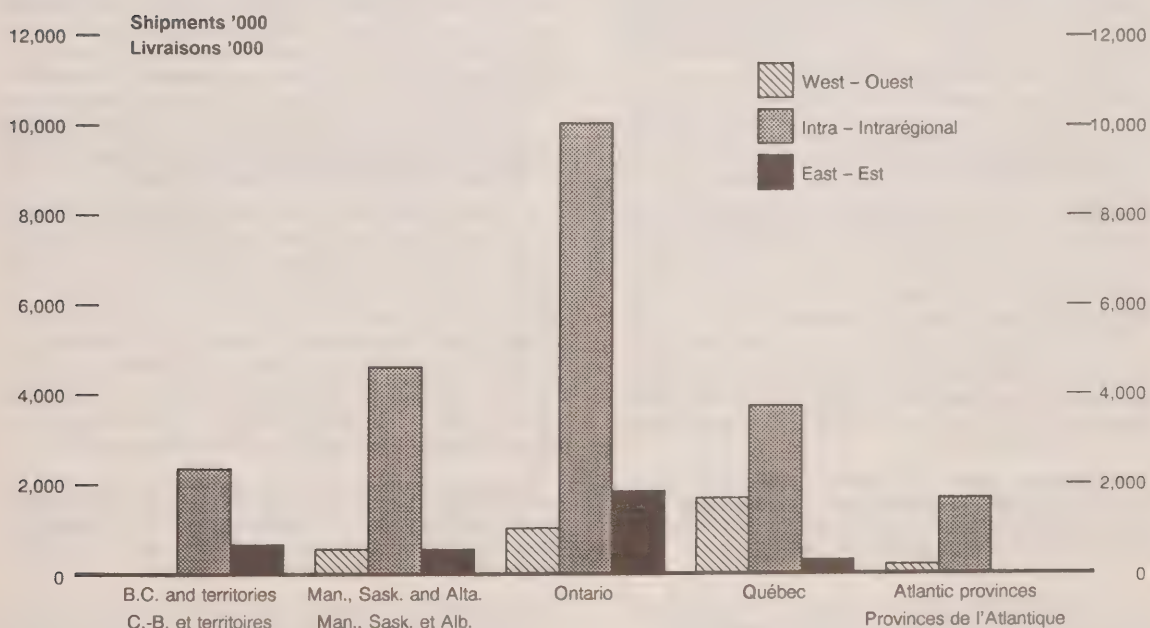
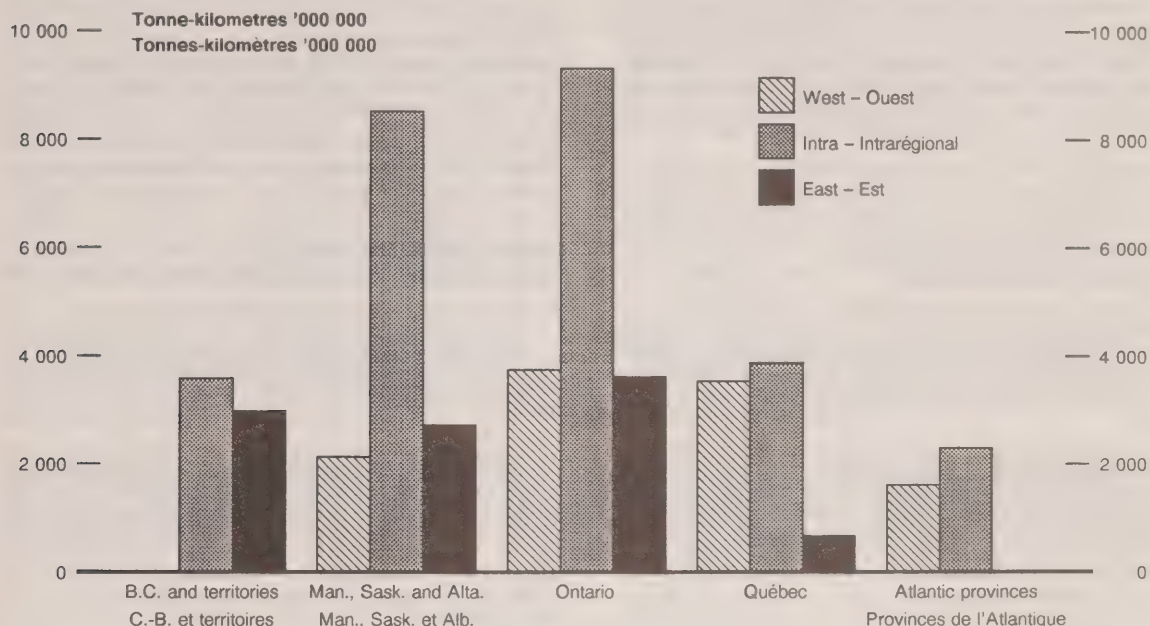


Figure 3.8 – Concluded – fin

For-hire Trucking, 1986: Directional Estimates by Region of Origin, Class I and II Carriers
Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Estimations par direction, selon la région d'origine, pour les transporteurs des catégories I et II



The estimates by region show that the interprovincial revenues of Manitoba, Saskatchewan and Alberta are almost equal in both directions. This means that the trucking activity of these three provinces with British Columbia (\$167 million) is virtually the same as with the rest of Canada (\$177 million).

Figure 3.9 provides detailed statistics on intraprovincial and interprovincial trucking activity for the Class I and II carriers. The data show that intraprovincial/territorial traffic is the main type of traffic for all provinces and territories with the exception of Prince Edward Island and the Northwest Territories. Prince Edward Island derives most of its trucking revenues through interprovincial traffic with Ontario. The Northwest Territories transport the majority of their commodities (revenue basis) to Alberta.

COMMODITY MOVEMENTS CLASS I AND II CARRIERS

This section provides an analysis of commodities transported by Class I and II for-hire carriers at three levels of detail: commodity section, division and group.

As shown in Figure 3.10, the movements of "End Products, Inedible" generated the highest revenues (35%) and accounted for the highest percentage of total shipments (54%) but only 10% of the tonnage. The relationship between the proportions of revenues, tonnes, tonne-kilometres and shipments reveal that "End Products, Inedible" were light weight, and earned low revenue per shipment. On a **shipment** basis, these commodities were transported long distances.

On the other hand, "Fabricated Materials, Inedible" accounted for the largest share of tonnage shipped (41%) and tonne-kilometres travelled (43%). However, this commodity section only accounted for 24% of the total shipments. This reveals that fabricated materials inedible were heavy, travelled relatively long distances and earned high revenues per shipment.

Figure 3.11 presents the movements of the top five commodities (based on estimated revenues) grouped by region of origin and destination: Centre, East and West regions.

In general, the revenues derived from **intraregional** traffic center around the major commodities or services produced by the region. For example, the Eastern and Western regions have an abundance of mineral wealth, therefore, the intraregional traffic is mainly composed of commodities, such as Petroleum and Coal products. The Central region has historically been the largest manufacturing area of Canada, therefore, the major commodities transported are finished products such as road motor vehicles. The revenues derived from the transport of the road motor vehicles are a direct result of the geographical proximity of the central region to the three major American auto makers situated in the Detroit-Windsor area.

The greatest proportion of all trucking activity (revenue basis) occurs intraregionally. The Eastern region transports almost 53% of all commodities intraregionally, this compares to 87% for the Central Region and 76% for the Western Region.

The **interregional** trucking revenues are dominated by the transport of "other household and personal equipment" which in all but one case, is the major commodity shipped between regions.

Les estimations par région montrent que les recettes interprovinciales du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta sont pratiquement identiques dans les deux directions. Cela signifie que ces trois provinces tirent pratiquement les mêmes recettes des mouvements avec la Colombie-Britannique (\$167 millions) qu'avec le reste du Canada (\$177 millions).

La figure 3.9 présente des statistiques détaillées sur le camionnage intraprovincial et interprovincial pour les transporteurs des catégories I et II. Les données montrent que le trafic intraprovincial/intrateritorial est la principale activité de camionnage dans toutes les provinces et territoires, sauf à l'Île-du-Prince-Édouard et dans les Territoires du Nord-Ouest. À l'Île-du-Prince-Édouard, les transporteurs ont tiré la plus grande partie de leurs recettes du trafic interprovincial avec l'Ontario. Dans les Territoires du Nord-Ouest, les entreprises de camionnage achèvent la plus grande partie (mesurée selon les recettes) de leurs marchandises en Alberta.

PRODUITS TRANSPORTÉS – TRANSPORTEURS DES CATÉGORIES I ET II

La présente section analyse les produits transportés par les camionneurs pour compte d'autrui des catégories I et II selon trois niveaux d'agrégation, soit la section, la division et le groupe de produits.

Comme le montre la figure 3.10, les "produits finals non comestibles" ont généré le plus de recettes (35%) et ont représenté la plus forte proportion des expéditions totales (54%), mais n'ont figuré que pour 10% du tonnage. L'analyse du rapport entre les recettes, les tonnes, les tonnes-kilomètres et les expéditions révèle que les "produits finals non comestibles" étaient légers et rapportaient peu de recettes par expédition. Une ventilation par **expédition** montre que ces produits étaient transportés sur de longues distances.

Par contre, les "demi-produits non comestibles" représentaient la plus grande proportion du tonnage (41%) et des tonnes-kilomètres parcourues (43%). Toutefois, cette section de produits ne figurait que pour 24% des expéditions totales. Cela signifie que les demi-produits non comestibles étaient lourds, étaient transportés sur des distances relativement longues et rapportaient des recettes élevées par expédition.

La figure 3.11 présente les mouvements des cinq principaux produits (d'après les recettes estimées) selon leur région d'origine et de destination, soit le centre, l'est et l'ouest du Canada.

En général, les recettes tirées du trafic **intrarégional** proviennent surtout des principales marchandises ou des principaux services de la région en cause. Par exemple, les régions de l'est et de l'ouest du Canada ont de nombreuses richesses minérales de sorte que le trafic intrarégional est axé sur des marchandises comme produits du pétrole et de la houille. La région du centre a toujours été la principale région manufacturière du Canada et par conséquent, les principales marchandises transportées sont des produits finis, tels les véhicules automobiles routiers. Les recettes tirées du transport de véhicules automobiles routiers découlent directement du fait que la région du centre est proche de la région de Detroit-Windsor, où se trouvent les trois grands constructeurs d'automobiles américains.

La plus grande proportion des activités de camionnage (selon les recettes) se situe au niveau intrarégional. Dans la région de l'est, presque 53% de toutes les marchandises ont été transportées au niveau intrarégional, comparativement à 87% dans la région du centre et 76% dans la région de l'ouest.

Les recettes du camionnage **interrégional** proviennent surtout du transport d'"autres articles ménagers et personnels". Cette division de produits domine le transport interrégional dans tous les cas sauf un.

A close examination of the interregional traffic reveals that each region exports commodities in which they have an economic or geographic advantage. For example, the Western provinces transport \$44.4 million worth of "Live Animals", and "Meat and Meat Preparations" to the Central and Eastern Regions. These commodities account for 17.5% of the Western region total value of truck transport to the Central and Eastern regions. The Eastern Region, which is known for its seafood, ships about \$6.6 million worth of fish per year to the Central and Western Regions.

In contrast, the Central region, which has a high concentration of manufacturing industries, transports finished material, such as metal fabricated basic products, to the Eastern and Western regions.

Figure 3.12 provides commodity movements ranked by the amount of tonnage carried in 1986. Intraregional traffic, in terms of tonnage, is dominated in all regions by the transport of raw materials, such as "Crude, Non-metallic, Minerals" and "Petroleum and Coal Products". This fact is not surprising since these commodities are bulk commodities.

In terms of tonnage, the interregional traffic has a greater diversification of commodities. This is underscored by the fact that, on a tonnage ranking, the main commodities shipped from the Central region to the Eastern and Western regions are mainly comprised of raw materials. In contrast, when ranked by revenue, manufactured goods dominate this flow between regions.

The Western region shipped 304 427 tonnes of "Meat and Meat Preparations" and "Live Animals" to the Central and Eastern regions. The "Meat and Meat Preparations" and "Live Animals" were ranked in the top 5 positions for both revenues and tonnage.

Figures 3.13 and 3.14 present information about the commodity groups transported by Class I and II carriers. Figure 3.13 shows the top 10 commodity groups ranked according to revenues, tonnes, tonne-kilometres and shipments. Figure 3.14 ranks the major commodities by the revenue generated.

A traffic analysis, in terms of revenues, generally indicates that the commodities transported by the Class I and II carriers are highly manufactured or finished goods, such as "Food and Food Preparations". The top 10 commodities transported represent 28% of the Class I and II carriers revenues. In terms of tonnage, the top 10 commodities represent 48% of the total tonnage transported and consisted mainly of bulk commodities, such as Crude Non-metallic Minerals.

Si on examine de plus près les données sur le trafic interrégional, on constate que chaque région exporte les produits pour lesquels elle détient un avantage économique ou géographique. Par exemple, les provinces de l'ouest ont transporté pour \$44.4 millions d'"animaux vivants" et de "viandes et préparations à base de viandes" vers les régions du centre et de l'est. Ces produits ont représenté 17.5% des recettes totales du camionnage entre la région de l'ouest et les régions du centre et de l'est. La région de l'est, qui est renommée pour son poisson et ses fruits de mer, expédie chaque année aux régions du centre et de l'ouest pour \$6.6 millions de poisson.

Par contre, la région du centre, où se trouve une forte concentration d'industries manufacturières, expédie surtout des produits finis, par exemple des demi-produits de base en métal, vers les régions de l'est et de l'ouest.

La figure 3.12 présente les mouvements de produits selon le tonnage transporté en 1986. Le trafic intrarégional, selon le tonnage, est dominé dans toutes les régions par le transport des matières brutes, tels les "minéraux bruts non métalliques" et les "produits du pétrole et de la houille". Il ne faut pas s'en étonner puisqu'il s'agit de produits transportés en vrac.

Selon le tonnage, le trafic interrégional présente une plus grande diversification des marchandises. Les matières premières constituent d'ailleurs, au classement selon le tonnage, les principales marchandises expédiées de la région du centre vers les régions de l'est et de l'ouest. Par contre, selon les recettes, les produits manufacturés dominent le flux entre ces régions.

La région de l'ouest a expédié 304 427 tonnes de "viandes et préparations à base de viandes" et d'"animaux vivants" aux régions du centre et de l'est. Les "viandes et préparations à base de viandes" et les "animaux vivants" se retrouvent parmi les cinq premières catégories de marchandises, tant sur le plan des recettes que sur celui du tonnage.

Les figures 3.13 et 3.14 offrent des renseignements sur les principaux groupes de produits transportés par les camionneurs des catégories I et II. À la figure 3.13, les dix principaux groupes de marchandises sont classés selon les recettes enregistrées, les tonnes transportées, les tonnes-kilomètres transportées et les expéditions effectuées. La figure 3.14 classe les principaux produits selon les recettes qu'ils ont générées.

Si l'on analyse les données sur le trafic selon les recettes, on constate qu'en général les produits transportés par les camionneurs des catégories I et II sont des produits de haute fabrication ou des produits finis, telles les "viandes et préparations à base de viandes". Les dix premières marchandises transportées représentent 28% des recettes des camionneurs des catégories I et II. Selon le tonnage, les dix premières marchandises figurent pour 48% du tonnage total transporté et sont constituées essentiellement de marchandises en vrac, tels les minéraux bruts non métalliques.

Figure 3.9

For-hire Trucking, 1986: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination, Class I and II Carriers

	Destination		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Qué.	Ont.
No.			T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.		
	Origin							
	Newfoundland							
1	Revenue	\$'000	22,286	80	2,808	1,969	3,379	3,079
2	C.V. ²		8.51	64.63 ¹	14.35	32.41	30.60	18.61
3	Tonnes	'000	495	1	35	29	41	15
4	C.V.		5.68	86.95 ¹	21.48	39.19	31.24	29.29
5	Tonne-kilometres	'000	177 890	536	41 086	33 323	66 773	40 310
6	C.V.		9.41	86.44 ¹	16.71	39.39	37.85	28.58
7	Number of shipments		165,332	74	4,193	2,435	9,651	5,795
8	Revenue per tonne	\$	389.62	755.89	1 214.19	806.74	750.82	1 248.65
9	Revenue per tonne-kilometre	"	1.58	.80	.90	.72	11.23	.52
10	Revenue per shipment	"	134.79	1,080.11	669.71	808.66	350.08	531.34
11	Weight per shipment	kg	2 996	7 972	8 309	11 770	4 241	2 592
12	Distance per shipment	km	397	996	1 301	1 278	883	2 668
	Prince Edward Island							
13	Revenue	\$'000	976	1,740	1,480	1,699	3,053	4,547
14	C.V.		23.70	14.16	21.03	15.84	20.18	20.59
15	Tonnes	'000	9	205	37	74	63	54
16	C.V.		23.93	7.50	29.35	15.15	22.06	21.80
17	Tonne-kilometres	'000	12 849	24 435	10 390	16 252	72 270	90 145
18	C.V.		24.25	5.56	29.21	16.35	22.75	22.66
19	Number of shipments		1,379	8,088	8,193	8,937	6,909	5,334
20	Revenue per tonne	\$	376.33	60.24	431.26	161.68	303.01	726.00
21	Revenue per tonne-kilometre	"	.34	.92	1.41	.82	.69	.45
22	Revenue per shipment	"	707.53	215.14	180.62	190.05	441.90	852.45
23	Weight per shipment	kg	6 813	25 347	4 458	8 225	9 188	10 095
24	Distance per shipment	km	1 198	96	299	228	928	1 657
	Nova Scotia							
25	Revenue	\$'000	8,102	4,532	50,022	19,252	8,653	15,534
26	C.V.		9.87	7.28	3.95	4.23	15.20	10.03
27	Tonnes	'000	66	137	2 849	640	128	118
28	C.V.		10.98	6.85	4.54	4.30	17.64	14.41
29	Tonne-kilometres	'000	84 419	34 810	470 764	204 400	137 700	204 176
30	C.V.		11.64	8.45	4.96	5.51	19.12	14.41
31	Number of shipments		20,233	37,183	529,760	165,085	23,981	52,421
32	Revenue per tonne	\$	816.15	301.83	346.69	380.67	1 126.37	1 216.27
33	Revenue per tonne-kilometre	"	.68	1.13	2.57	1.12	1.16	.74
34	Revenue per shipment	"	400.44	121.88	94.42	116.62	360.84	296.33
35	Weight per shipment	kg	3 276	3 683	5 378	3 876	5 352	2 243
36	Distance per shipment	km	1 224	293	196	378	1 073	1 789
	New Brunswick							
37	Revenue	\$'000	10,430	6,779	32,301	76,219	17,600	28,165
38	C.V. ¹		16.90	10.24	4.59	6.59	10.69	9.66
39	Tonnes	'000	92	183	735	4 537	412	469
40	C.V.		24.83	14.86	5.79	8.14	10.58	9.81
41	Tonne-kilometres	'000	124 419	44 057	259 920	776 447	267 041	656 902
42	C.V.		25.72	15.46	6.33	8.26	13.81	9.95
43	Number of shipments		22,161	59,916	218,649	469,015	47,226	45,258
44	Revenue per tonne	\$	690.93	329.33	302.71	334.39	470.95	890.75
45	Revenue per tonne-kilometre	"	.61	1.92	1.17	2.10	.69	.63
46	Revenue per shipment	"	470.67	113.15	147.73	162.51	372.68	622.33
47	Weight per shipment	kg	4 170	3 058	3 361	9 674	8 719	10 366
48	Distance per shipment	km	1 315	207	342	194	737	1 418

See footnote(s) at end of table.

Figure 3.9

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre de livraisons et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination, pour les transporteurs des catégories I et II

Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	Yukon	N.W.T. T.N.-O.	Total	Destination	N ^o
Origine								
Terre-Neuve								
31	1	1,044	498	...	4	35,179	\$'000 Recettes	1
...	...	47.34	52.25	...	...	7.20	C.V. ²	2
—	—	1	—	...	—	617	'000 Tonnes	3
...	...	39.56	41.04	...	...	5.91	C.V.	4
69	3	4 709	1 917	...	9	366 624	'000 Tonnes-kilomètres	5
...	...	39.94	44.58	...	...	10.44	C.V.	6
40	8	528	148	...	4	188,208	Nombre de livraisons	7
3 227.01	2 706.99	3 495.42	2 392.14	...	3 073.99	469.55	\$ Recettes par tonne	8
.80	.54	.53	.40	...	.48	2.01	" Recettes par tonne-kilomètre	9
786.75	150.50	1,976.22	3,369.06	...	1,000.00	186.92	" Recettes par livraison	10
477	84	1 407	1 962	...	477	3 276	kg Poids par livraison	11
4 300	4 960	6 546	6 203	...	6 463	547	km Distance par livraison	12
Île-du-Prince-Édouard								
20	334	1,340	470	...	14	15,673	\$'000 Recettes	13
71.61 ¹	57.96 ¹	27.22 ¹	69.96	...	...	8.57	C.V.	14
—	1	7	—	...	—	450	'000 Tonnes	15
57.45 ¹	59.90 ¹	27.98 ¹	66.37	...	...	6.33	C.V.	16
100	6 294	32 326	2 562	...	44	267 666	'000 Tonnes-kilomètres	17
57.90 ¹	59.96 ¹	27.99 ¹	67.22	...	...	10.63	C.V.	18
274	97	399	265	...	3	39,878	Nombre de livraisons	19
931.09	501.04	403.65	1 076.01	...	2 151.16	318.64	\$ Recettes par tonne	20
.28	.13	.09	.19	...	.35	.86	" Recettes par tonne-kilomètre	21
74.39	3,424.50	3,361.98	1,775.12	...	4,797.33	393.02	" Recettes par livraison	22
108	15 344	16 448	1 689	...	2 365	11 292	kg Poids par livraison	23
3 416	4 164	4 902	5 693	...	6 225	677	km Distance par livraison	24
Nouvelle-Écosse								
1,735	729	3,332	1,912	8	14	113,825	\$'000 Recettes	25
50.30	48.11	25.55	26.03	...	...	3.22	C.V.	26
6	2	3	2	—	—	3 951	'000 Tonnes	27
86.34	74.77	27.62	34.99	...	...	3.40	C.V.	28
21 046	7 146	15 343	10 257	20	45	1 190 126	'000 Tonnes-kilomètres	29
86.84	75.25	28.49	35.79	...	...	4.61	C.V.	30
950	924	2,475	1,859	3	16	834,890	Nombre de livraisons	31
1 361.46	1 490.54	2 468.27	2 038.33	1 857.17	2 270.49	452.30	\$ Recettes par tonne	32
.40	.35	.51	.37	.39	.57	2.01	" Recettes par tonne-kilomètre	33
1,825.14	788.92	1,346.45	1,028.47	2,691.33	878.13	136.34	" Recettes par livraison	34
6 264	1 854	1 267	976	1 392	686	4 732	kg Poids par livraison	35
3 459	4 198	4 906	5 653	4 790	4 504	421	km Distance par livraison	36
Nouveau-Brunswick								
1,044	215	934	906	7	272	174,872	\$'000 Recettes	37
38.89	48.87	25.48	25.91	...	88.15 ¹	4.28	C.V. ¹	38
1	—	2	1	—	—	6 433	'000 Tonnes	39
31.55	35.90	38.37	21.88	...	82.65 ¹	6.42	C.V.	40
3 720	787	8 847	4 013	53	729	2 146 936	'000 Tonnes-kilomètres	41
32.92	37.59	39.49	24.18	...	88.35 ¹	5.74	C.V.	42
1,302	670	1,178	2,151	1	43	867,569	Nombre de livraisons	43
1 290.86	2 452.86	2 742.07	1 668.82	575.47	2 187.52	381.37	\$ Recettes par tonne	44
.41	.64	.62	.33	.13	.45	1.65	" Recettes par tonne-kilomètre	45
801.97	320.39	792.31	421.42	6,865.00	6,319.86	201.57	" Recettes par livraison	46
901	315	1 622	359	11 929	3 083	7 415	kg Poids par livraison	47
3 156	3 774	4 449	5 497	4 435	5 444	380	km Distance par livraison	48

Voir note(s) à la fin du tableau.

Figure 3.9

For-hire Trucking, 1986: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination, Class I and II Carriers – Continued

	Destination		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.		
No.			T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.	Qué.	Ont.
	Origin							
	Quebec							
49	Revenue	\$'000	11,812	1,822	30,880	40,228	475,889	243,257
50	C.V. ²		10.52	14.93	7.95	6.08	2.90	2.26
51	Tonnes	'000	60	12	212	785	19 775	4 343
52	C.V.		16.17	23.93	10.15	21.92	4.71	3.20
53	Tonne-kilometres	'000	108 758	13 451	242 717	345 217	3 886 820	2 476 159
54	C.V.		13.72	24.61	10.85	9.58	5.32	3.32
55	Number of shipments		36,871	13,123	114,336	184,534	3,770,622	1,319,331
56	Revenue per tonne	\$	1 738.01	775.70	954.69	889.75	532.41	860.71
57	Revenue per tonne-kilometre	"	.99	.70	.86	1.16	3.51	2.02
58	Revenue per shipment	"	320.36	138.81	270.08	218.00	126.21	184.38
59	Weight per shipment	kg	1 616	943	1 853	4 252	5 244	3 292
60	Distance per shipment	km	1 904	1 144	1 166	762	244	561
	Ontario							
61	Revenue	\$'000	22,402	4,043	45,686	42,355	263,607	1,144,292
62	C.V.		9.80	17.99	5.67	6.28	1.79	1.46
63	Tonnes	'000	87	18	251	285	4 033	60 363
64	C.V.		12.96	26.55	8.48	8.81	2.79	3.58
65	Tonne-kilometres	'000	264 584	30 553	460 421	419 340	2 453 681	9 360 257
66	C.V.		13.40	26.54	8.55	8.83	3.14	2.19
67	Number of shipments		53,841	20,190	207,007	182,304	1,406,923	10,167,020
68	Revenue per tonne	\$	1 606.66	1 184.67	1 001.48	974.54	833.00	548.59
69	Revenue per tonne-kilometre	"	.62	.73	.58	.69	1.56	6.04
70	Revenue per shipment	"	416.07	200.26	220.70	232.33	187.36	112.55
71	Weight per shipment	kg	1 618	890	1 215	1 565	2 867	5 937
72	Distance per shipment	km	2 839	1 701	1 814	1 463	625	210
	Manitoba							
73	Revenue	\$'000	218	45	3,848	2,291	14,038	55,581
74	C.V.		16.22	...	17.55	31.23	10.14	4.65
75	Tonnes	'000	--	--	16	6	115	541
76	C.V.		15.26	...	23.42	38.06	13.19	5.74
77	Tonne-kilometres	'000	1 251	268	56 310	18 165	265 094	713 769
78	C.V.		15.91	...	23.59	37.95	13.44	7.48
79	Number of shipments		1,108	162	4,648	2,908	41,644	329,800
80	Revenue per tonne	\$	1 572.50	2 250.27	1 137.40	1 307.43	1 479.67	1 294.97
81	Revenue per tonne-kilometre	"	.39	.68	.34	.44	.69	2.13
82	Revenue per shipment	"	196.57	276.06	827.72	787.78	337.10	168.53
83	Weight per shipment	kg	252	573	3 357	1 940	2 758	1 641
84	Distance per shipment	km	4 408	3 169	3 534	3 157	2 239	1 046
	Saskatchewan							
85	Revenue	\$'000	20	20	1,378	390	4,559	15,751
86	C.V. ¹		...	...	44.65	13.48	16.86	9.39
87	Tonnes	'000	--	--	1	1	24	114
88	C.V.		...	...	40.03	16.87	17.25	12.72
89	Tonne-kilometres	'000	68	93	3 957	2 508	68 099	303 773
90	C.V.		...	...	40.00	16.07	17.49	12.76
91	Number of shipments		50	45	831	825	5,930	31,425
92	Revenue per tonne	\$	2 031.36	1 771.20	1 607.59	2 123.12	2 204.82	2 030.59
93	Revenue per tonne-kilometre	"	.46	.46	.40	.55	.79	.79
94	Revenue per shipment	"	391.82	445.96	1,657.63	472.89	768.85	501.23
95	Weight per shipment	kg	331	534	1 137	905	3 988	3 618
96	Distance per shipment	km	4 596	3 811	4 083	3 849	2 839	2 647

See footnote(s) at end of table.

Figure 3.9

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre de livraisons et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination, pour les transporteurs des catégories I et II – suite

Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	Yukon	N.W.T. T.N.-O.	Total	Destination	Nº
Origine								
Québec								
22,440	11,249	41,125	37,615	578	283	917,178	\$'000 Recettes	49
7.76	12.27	7.95	8.76	49.02	34.29	2.06	C.V. ²	50
101	30	109	81	—	—	25 508	'000 Tonnes	51
13.61	19.40	12.82	12.40	48.51	30.09	3.96	C.V.	52
236 175	89 448	388 988	357 011	1 313	1 120	8 147 178	'000 Tonnes-kilomètres	53
14.03	19.75	13.11	13.06	51.61	27.77	3.32	C.V.	54
88,847	54,956	152,080	124,974	930	756	5,861,360	Nombre de livraisons	55
1 676.52	1 764.83	2 790.94	3 593.84	3 856.03	3 638.03	787.62	\$ Recettes par tonne	56
.74	.62	.78	.84	.69	.95	2.83	" Recettes par tonne-kilomètre	57
252.57	204.69	270.42	300.98	621.20	374.47	156.48	" Recettes par livraison	58
1 142	552	715	647	255	440	4 352	kg Poids par livraison	59
2 268	2 900	3 500	4 222	5 568	4 037	588	km Distance par livraison	60
Ontario								
60,842	35,105	110,581	92,183	869	1,155	1,823,119	\$'000 Recettes	61
4.14	6.64	3.79	4.59	24.10	26.15	1.07	C.V.	62
381	125	388	342	1	1	66 275	'000 Tonnes	63
6.10	8.53	5.49	37.54	26.57	22.43	3.27	C.V.	64
681 795	339 323	1 280 689	1 460 429	3 891	4 369	16 759 332	'000 Tonnes-kilomètres	65
6.27	9.06	5.60	39.34	28.48	25.68	3.73	C.V.	66
244,370	170,229	366,243	268,928	4,348	5,349	13,096,750	Nombre de livraisons	67
1 491.74	1 618.76	1 899.51	1 944.38	9 999.00	8 290.46	703.77	\$ Recettes par tonne	68
.81	.61	.57	.49	2.79	1.94	4.93	" Recettes par tonne-kilomètre	69
248.98	206.22	301.93	342.78	199.86	215.97	139.20	" Recettes par livraison	70
1 560	735	1 060	1 270	183	195	5 060	kg Poids par livraison	71
2 001	2 728	3 320	4 074	5 093	4 316	546	km Distance par livraison	72
Manitoba								
67,833	34,886	32,217	18,724	396	1,195	231,273	\$'000 Recettes	73
2.93	4.47	5.01	7.38	44.33	51.37	1.95	C.V.	74
4 779	463	331	117	1	2	6 371	'000 Tonnes	75
3.47	4.41	5.44	11.43	55.56	59.14	2.68	C.V.	76
1 002 438	269 786	435 143	271 533	1 883	5 894	3 041 533	'000 Tonnes-kilomètres	77
4.17	4.81	5.46	11.45	56.26	56.43	2.88	C.V.	78
653,187	258,363	130,249	52,398	1,109	2,223	1,477,799	Nombre de livraisons	79
310.94	562.99	860.26	1 476.39	1 701.36	1 598.93	705.98	\$ Recettes par tonne	80
1.75	.87	.66	.66	.52	.60	1.50	" Recettes par tonne-kilomètre	81
103.85	135.03	247.35	357.34	357.15	537.70	156.50	" Recettes par livraison	82
7 317	1 792	2 540	2 230	514	1 106	4 311	kg Poids par livraison	83
303	659	1 324	2 279	3 322	3 051	771	km Distance par livraison	84
Saskatchewan								
19,998	85,457	34,113	10,210	167	349	172,412	\$'000 Recettes	85
6.81	2.32	4.64	9.49	79.84 ¹	86.10	2.33	C.V. ¹	86
866	4 275	988	145	1	—	6 415	'000 Tonnes	87
14.54	2.86	4.73	11.31	95.32 ¹	73.81	3.04	C.V.	88
596 664	900 338	553 742	204 313	2 74	365	2 636 096	'000 Tonnes-kilomètres	89
20.84	3.15	5.01	11.95	95.53 ¹	76.42	5.43	C.V.	90
87,158	731,516	114,168	16,119	58	442	988,567	Nombre de livraisons	91
497.19	321.23	397.01	773.74	907.18	1 470.08	421.79	\$ Recettes par tonne	92
.90	1.65	.79	.48	.37	.74	1.43	" Recettes par tonne-kilomètre	93
229.45	116.82	298.80	633.41	2,874.09	789.64	174.41	" Recettes par livraison	94
9 938	5 844	8 657	8 982	15 095	387	6 489	kg Poids par livraison	95
630	225	577	1 584	2 485	1 992	424	km Distance par livraison	96

Voir note(s) à la fin du tableau.

Figure 3.9

For-hire Trucking, 1986: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination, Class I and II Carriers – Concluded

No.	Destination		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Qué.	Ont.
			T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.		
	Origin							
	Alberta							
97	Revenue	\$'000	559	45	2,076	1,559	18,784	56,216
98	C.V. ²		36.45	.43	22.88	43.42	9.61	5.68
99	Tonnes	'000	1	—	4	7	99	274
100	C.V.		50.65	.42	29.93	56.01	12.60	7.79
101	Tonne-kilometres	'000	7 828	151	22 025	31 808	348 621	902 404
102	C.V.		52.61	.44	33.11	58.18	12.78	8.12
103	Number of shipments		431	105	1,984	1,882	31,155	117,069
104	Revenue per tonne	\$	2 945.23	2 679.11	2 953.77	1 579.33	2 217.88	2 247.84
105	Revenue per tonne-kilometre	"	.53	.62	.64	.38	.67	.69
106	Revenue per shipment	"	1,298.82	426.99	1,046.74	828.06	602.91	480.19
107	Weight per shipment	kg	2 910	316	2 190	3 498	3 190	2 341
108	Distance per shipment	km	5 883	4 468	4 751	4 450	3 410	3 278
	British Columbia							
109	Revenue	\$'000	407	134	1,963	711	18,059	52,933
110	C.V.		24.18	40.89	18.05	7.14	6.17	5.55
111	Tonnes	'000	1	—	4	2	50	154
112	C.V.		49.13	63.22	50.86	9.38	10.93	8.21
113	Tonne-kilometres	'000	5 037	2 486	19 264	6 977	216 901	641 035
114	C.V.		54.21	64.15	53.76	10.60	11.80	8.68
115	Number of shipments		641	130	3,556	2,330	49,323	147,126
116	Revenue per tonne	\$	2 753.45	1 839.76	1 981.38	2 564.36	2 682.89	3 084.85
117	Revenue per tonne-kilometre	"	.53	.38	.39	.56	.62	.73
118	Revenue per shipment	"	634.22	1,036.36	551.91	305.40	366.13	359.78
119	Weight per shipment	kg	1 253	3 423	1 012	648	1 016	1 049
120	Distance per shipment	km	5 498	5 053	5 120	4 706	4 251	4 181
	Yukon							
121	Revenue	\$'000	1	—	—	1	15	362
122	C.V.		—	—	—	—	14.29 ¹	49.25 ¹
123	Tonnes	'000	—	—	—	—	—	—
124	C.V.		—	—	—	—	21.88 ¹	38.87 ¹
125	Tonne-kilometres	'000	1	—	—	52	46	1 211
126	C.V.		—	—	—	—	19.04 ¹	40.20 ¹
127	Number of shipments		1	—	—	2	14	803
128	Revenue per tonne	\$	3 350.00	—	—	92.49	1 845.83	9 999.00
129	Revenue per tonne-kilometre	"	.65	—	—	.02	.36	5.60
130	Revenue per shipment	"	760.00	—	—	524.00	1,057.19	451.09
131	Weight per shipment	kg	227	—	—	5 724	667	284
132	Distance per shipment	km	5 179	—	—	4 565	4 708	5 259
	Northwest Territories							
133	Revenue	\$'000	29	—	48	—	504	319
134	C.V. ¹		0.67 ¹	—	—	—	94.31 ¹	38.77 ¹
135	Tonnes	'000	—	—	—	—	—	—
136	C.V.		0.99 ¹	—	—	—	90.31 ¹	34.65 ¹
137	Tonne-kilometres	'000	73	—	137	—	1 160	860
138	C.V.		0.99 ¹	—	—	—	91.86 ¹	37.72 ¹
139	Number of shipments		9	—	10	—	313	382
140	Revenue per tonne	\$	1,739.25	—	2,119.80	—	1,336.96	1,326.97
141	Revenue per tonne-kilometre	"	.37	—	.45	—	.28	.31
142	Revenue per shipment	"	3 185.53	—	4 804.10	—	1 611.89	835.47
143	Weight per shipment	kg	1 668	—	2 690	—	667	520
144	Distance per shipment	km	4 839	—	5 061	—	4 735	4 266
	Total							
145	Revenue	\$'000	77,240	19,240	172,490	186,674	828,140	1,620,036
146	C.V. ¹		5.15	5.83	2.58	3.20	1.84	1.17
147	Tonnes	'000	813	557	4 143	6 364	24 740	66 445
148	C.V.		5.54	5.95	3.25	5.84	3.82	3.27
149	Tonne-kilometres	'000	787 176	150 841	1 586 992	1 854 488	7 784 205	15 391 001
150	C.V.		7.77	7.78	3.57	4.33	3.14	1.71
151	Number of shipments		302,055	139,015	1,093,168	1,020,258	5,393,691	12,221,763
152	Revenue per tonne	\$	835.08	478.79	543.83	567.93	651.62	659.51
153	Revenue per tonne-kilometre	"	1.19	1.36	1.70	1.49	2.91	5.33
154	Revenue per shipment	"	255.71	138.40	157.79	182.97	153.54	132.55
155	Weight per shipment	kg	2 690	4 005	3 790	6 238	4 587	5 437
156	Distance per shipment	km	1 177	542	679	585	427	367

¹ Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than 50 shipments.

² Coefficient of variation.

Figure 3.9

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre de livraisons et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination, pour les transporteurs des catégories I et II – fin

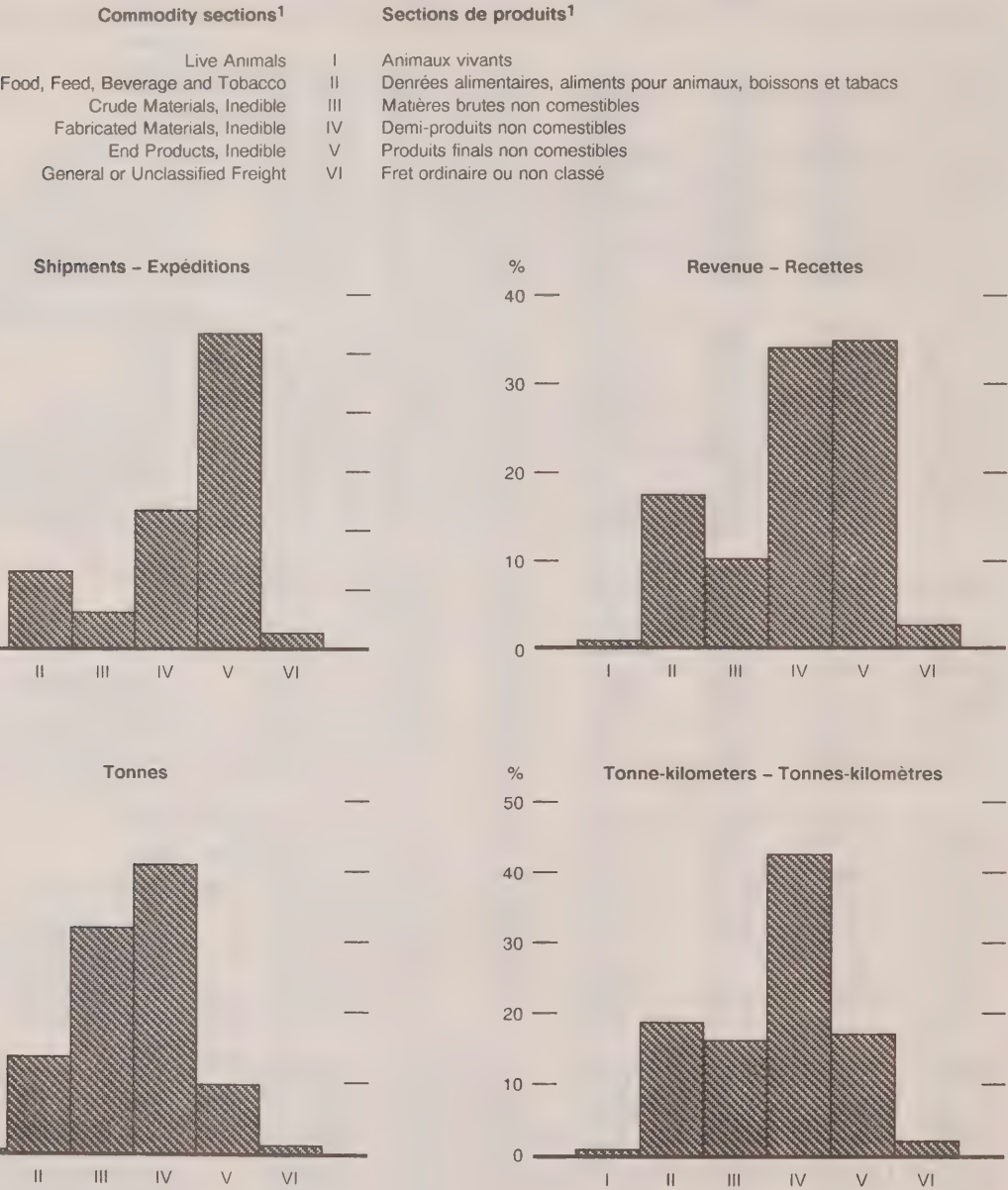
Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	Yukon	N.W.T. T.N.-O.	Total	Destination	N°
							Origine	
							Alberta	
32,528	66,659	322,406	102,799	7,778	25,200	636,608	\$'000 Recettes	97
4.73	3.91	3.15	3.07	11.15	12.36	1.82	C.V. ²	98
625	1 430	14 035	1 704	34	176	18 391	'000 Tonnes	99
5.28	4.34	3.07	3.08	15.07	32.17	2.32	C.V.	100
755 638	887 109	3 151 262	1 343 819	68 203	255 423	7 774 290	'000 Tonnes-kilomètres	101
5.30	4.87	3.53	3.38	15.14	30.05	2.13	C.V.	102
101,983	256,109	2,296,843	390,055	24,077	82,197	3,303,889	Nombre de livraisons	103
782.27	601.87	555.65	798.62	1 239.59	1 032.83	689.81	\$ Recettes par tonne	104
.60	1.02	2.62	1.13	.65	.76	2.11	" Recettes par tonne-kilomètre	105
318.96	260.28	140.37	263.55	323.04	306.58	192.68	" Recettes par livraison	106
6 132	5 585	6 111	4 370	1 401	2 141	5 566	kg Poids par livraison	107
1 286	627	281	853	1 996	1 515	591	km Distance par livraison	108
							Colombie-Britannique	
23,590	26,878	95,975	331,860	10,312	1,817	564,639	\$'000 Recettes	109
8.60	9.13	2.85	2.88	10.41	18.35	2.05	C.V.	110
191	262	1 602	17 852	54	11	20 183	'000 Tonnes	111
9.76	11.41	3.22	10.69	13.75	20.16	9.46	C.V.	112
414 856	399 889	1 226 511	3 421 250	103 047	17 499	6 474 753	'000 Tonnes-kilomètres	113
10.04	12.46	3.57	4.98	13.79	24.04	3.07	C.V.	114
60,771	69,585	351,686	2,347,677	19,713	3,342	3,055,880	Nombre de livraisons	115
1 287.87	781.48	724.65	878.20	1 377.89	2 255.53	1 009.57	\$ Recettes par tonne	116
.56	.49	.72	8.90	.61	.99	6.99	" Recettes par tonne-kilomètre	117
388.18	386.27	272.90	141.36	523.13	543.60	184.77	" Recettes par livraison	118
3 141	3 765	4 556	7 604	2 721	3 203	6 604	kg Poids par livraison	119
2 301	1 643	1 030	259	2 362	2 374	699	km Distance par livraison	120
							Yukon	
174	6	648	1,349	2,435	335	5,326	\$'000 Recettes	121
90.70 ¹	21.03 ¹	24.55	13.09	21.99	21.97	11.95	C.V.	122
—	—	11	13	43	2	70	'000 Tonnes	123
82.50 ¹	36.92 ¹	41.71	20.48	22.91	11.09	16.11	C.V.	124
487	16	21 290	20 628	19 576	1 580	64 888	'000 Tonnes-kilomètres	125
84.54 ¹	37.16 ¹	43.39	13.91	28.41	21.66	17.23	C.V.	126
59	17	2,708	3,601	8,520	1,317	17,043	Nombre de livraisons	127
1 304.85	1 211.35	523.90	1 278.16	4 957.72	524.66	4 271.45	\$ Recettes par tonne	128
.38	.58	.26	.64	14.83	.40	7.89	" Recettes par tonne-kilomètre	129
2,952.06	376.12	239.26	374.46	285.78	254.51	312.51	" Recettes par livraison	130
2 299	377	4 042	3 639	5 076	1 571	4 093	kg Poids par livraison	131
3 438	2 271	1 987	1 853	444	1 372	1 302	km Distance par livraison	132
							Territoires du Nord-Ouest	
536	148	3,897	621	47	930	7,078	\$'000 Recettes	133
55.37 ¹	56.25 ¹	16.54	41.58	19.47 ¹	32.16	13.42	C.V. ¹	134
3	—	32	1	—	16	52	'000 Tonnes	135
63.01 ¹	50.47 ¹	17.04	33.99	28.98 ¹	44.92	17.54	C.V.	136
6 541	274	46 180	1 285	122	4 379	61 011	'000 Tonnes-kilomètres	137
60.49 ¹	53.33 ¹	16.76	39.29	28.10 ¹	49.75	14.80	C.V.	138
484	245	9,040	516	252	3,522	14,773	Nombre de livraisons	139
1 069.44	597.82	574.15	1 213.97	575.75	479.95	628.03	\$ Recettes par tonne	140
.40	.32	.43	.47	.56	1.48	.68	" Recettes par tonne-kilomètre	141
1,107.24	604.35	431.04	1,203.00	186.99	264.08	479.14	" Recettes par livraison	142
6 349	604	3 505	1 145	371	4 450	3 501	kg Poids par livraison	143
2 679	1 834	1 403	2 546	1 259	344	1 386	km Distance par livraison	144
							Total	
230,773	261,668	647,612	599,146	22,596	31,568	4,697,183	\$'000 Recettes	145
2.01	2.16	1.82	1.92	6.78	10.85	.69	C.V. ¹	146
6 955	6 598	17 508	20 258	133	209	154 714	'000 Tonnes	147
2.80	2.43	2.48	9.44	10.02	30.28	1.99	C.V.	148
3 719 531	2 900 413	7 165 029	7 099 019	200 282	291 457	48 930 433	'000 Tonnes-kilomètres	149
3.86	3.23	2.10	8.51	9.26	27.14	1.56	C.V.	150
1,239,424	1,542,720	3,427,598	3,208,691	59,010	99,213	29,746,605	Nombre de livraisons	151
743.83	625.37	824.65	1 074.69	2 951.14	1 474.25	724.44	\$ Recettes par tonne	152
1.28	1.21	1.98	6.74	2.84	.85	3.93	" Recettes par tonne-kilomètre	153
186.19	169.61	188.94	186.73	382.92	318.19	157.91	" Recettes par livraison	154
5 611	4 272	5 108	6 314	2 257	2 103	5 201	kg Poids par livraison	155
988	804	885	854	2 201	1 710	575	km Distance par livraison	156

¹ Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de 50 livraisons, la prudence est à conseiller.

² Coefficient de variation.

Figure 3.10

For-hire Trucking, 1986: Selected Statistics by Commodity Section, Class I and II Carriers
Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Certaines statistiques selon la section de produits, pour les transporteurs des catégories I et II



¹ Commodity sections are as defined in the Standard Commodity Classification Manual Catalogue No. 12-502.

¹ Les sections de produits correspondent aux sections définies dans la Classification type des produits, n° 12-502 au catalogue.

Figure 3.11

For-hire Trucking, 1986: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Revenues, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les recettes, pour les transporteurs des catégories I et II

East - Est Est - Est		Estimated revenue Recettes (estimation)
		\$
43	Petroleum and Coal Products Produits du pétrole et de la houille	31,726,934
14	Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	37,292,515
47	Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non-métalliques de base	16,228,145
58	Road Motor Vehicles Véhicules automobiles routiers	11,487,112
23	Crude Wood Materials Matières de bois brutes	11,308,121
Total All Commodities Total des marchandises		240,675,408



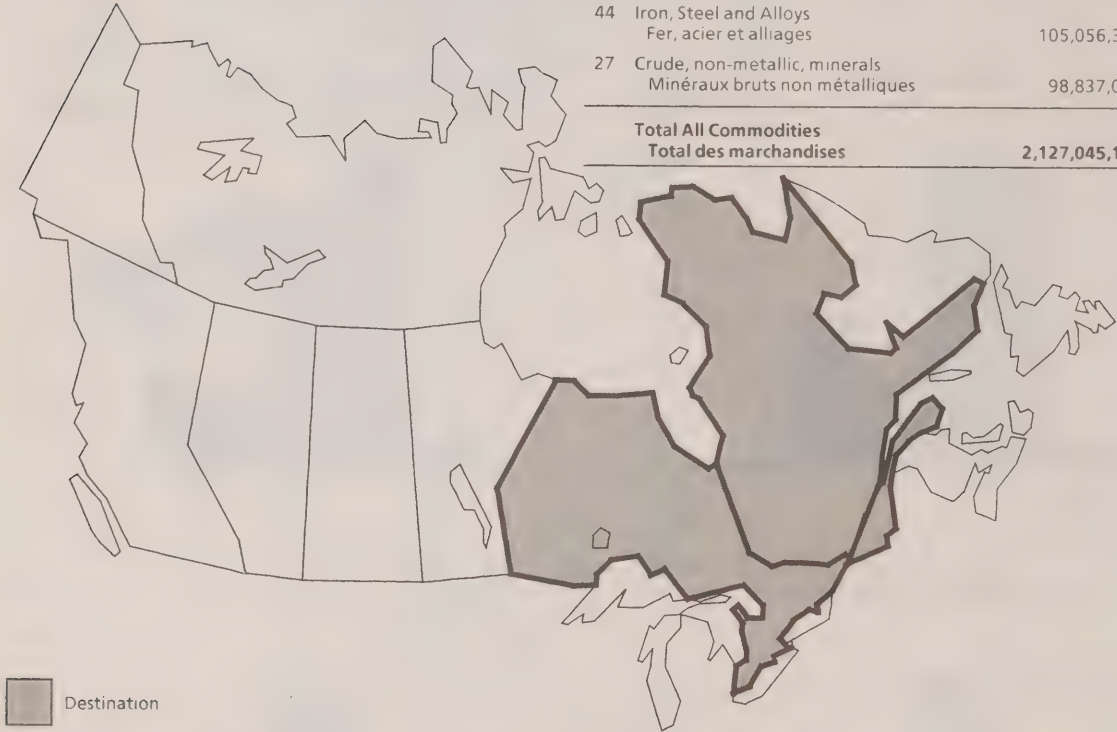
West - East Ouest - Est		Estimated revenue Recettes (estimation)	Centre - East Centre - Est		Estimated revenue Recettes (estimation)
		\$			\$
86	Other Household and Personal Equipment Autres articles ménagers et personnels	5,119,628	14	Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	19,167,967
01	Meat and Meat Preparations Viandes et préparations à base de viandes	4,282,682	99	General or Unclassified Freight Fret général ou non classé	11,519,997
14	Other Foods, Food Materials Autre aliments, ingrédients alimentaires	816,029	47	Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non-métalliques de base	10,553,120
46	Metal Fabricated Basic Products Demi-produits de base en métal	510,901	46	Metal Fabricating Basic Products Demi-produits de base en métal	10,011,188
68	Electric Lighting, Distribution and Control Equipment Matériel électrique d'éclairage, de distribution et commande	455,173	42	Chemicals and Related Products Produits chimiques et connexes	9,042,052
Total All Commodities Total des marchandises		15,741,710	Total All Commodities Total des marchandises		199,226,882

Figure 3.11 – Continued – suite

For-hire Trucking, 1986: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Revenues, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les recettes, pour les transporteurs des catégories I et II

Centre – Centre		Estimated revenue Recettes (estimation)
		\$
58	Road Motor Vehicles Véhicules automobiles routiers	224,312,184
47	Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non métalliques de base	147,347,130
14	Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	132,894,396
44	Iron, Steel and Alloys Fer, acier et alliages	105,056,305
27	Crude, non-metallic, minerals Minéraux bruts non métalliques	98,837,099
Total All Commodities Total des marchandises		2,127,045,131



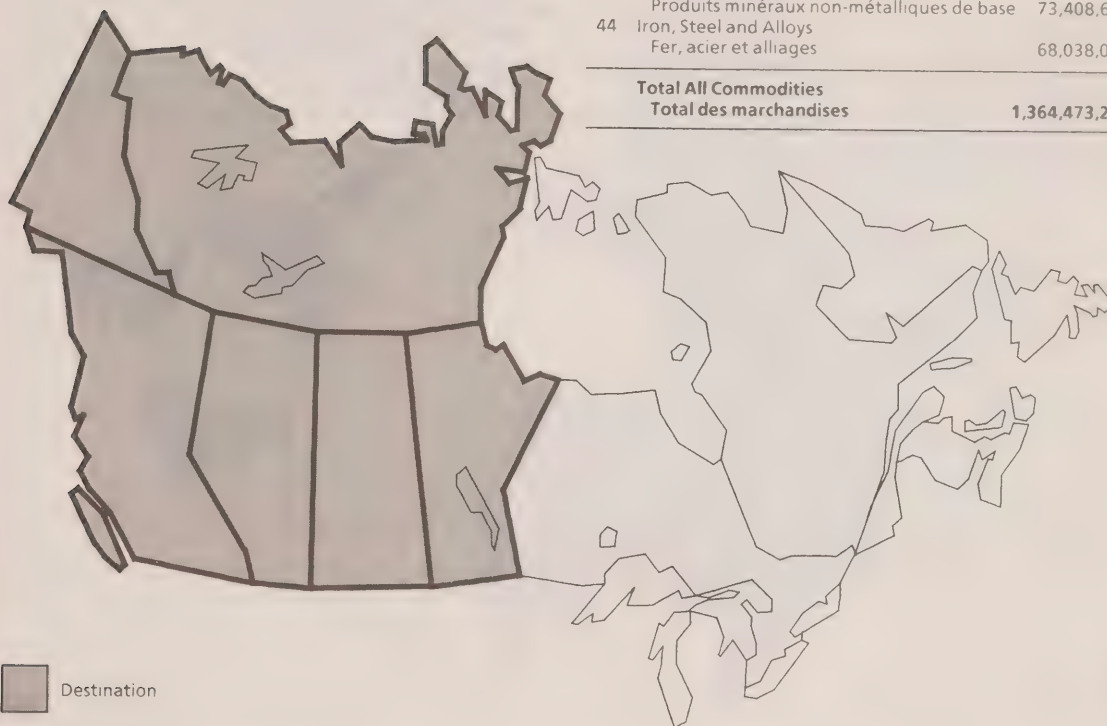
West – Centre Ouest – Centre		Estimated revenue Recettes (estimation)	East – Centre Est – Centre		Estimated revenue Recettes (estimation)
		\$			\$
86	Other Household and Personal Equipment Autres articles ménagers et personnels	36,041,027	14	Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	15,547,505
01	Meat and Meat Preparations Viandes et préparations à base de viandes	27,865,325	86	Other Household and Personal Equipment Autres articles ménagers et personnels	8,309,714
00	Live Animals Animaux vivants	12,204,202	35	Paper and Paperboard Papier et carton	7,509,489
99	General or Unclassified Freight Fret général ou non classé	9,398,258	03	Fish Poisson	6,298,511
78	Apparel and Accessories Vêtements et accessoires	8,974,423	09	Vegetables and Vegetable Preparations Légumes et préparations à base de légumes	6,151,415
Total All Commodities Total des marchandises		237,121,167	Total All Commodities Total des marchandises		84,009,787

Figure 3.11 – Concluded – fin

For-hire Trucking, 1986: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Revenues, Class I and II Carriers

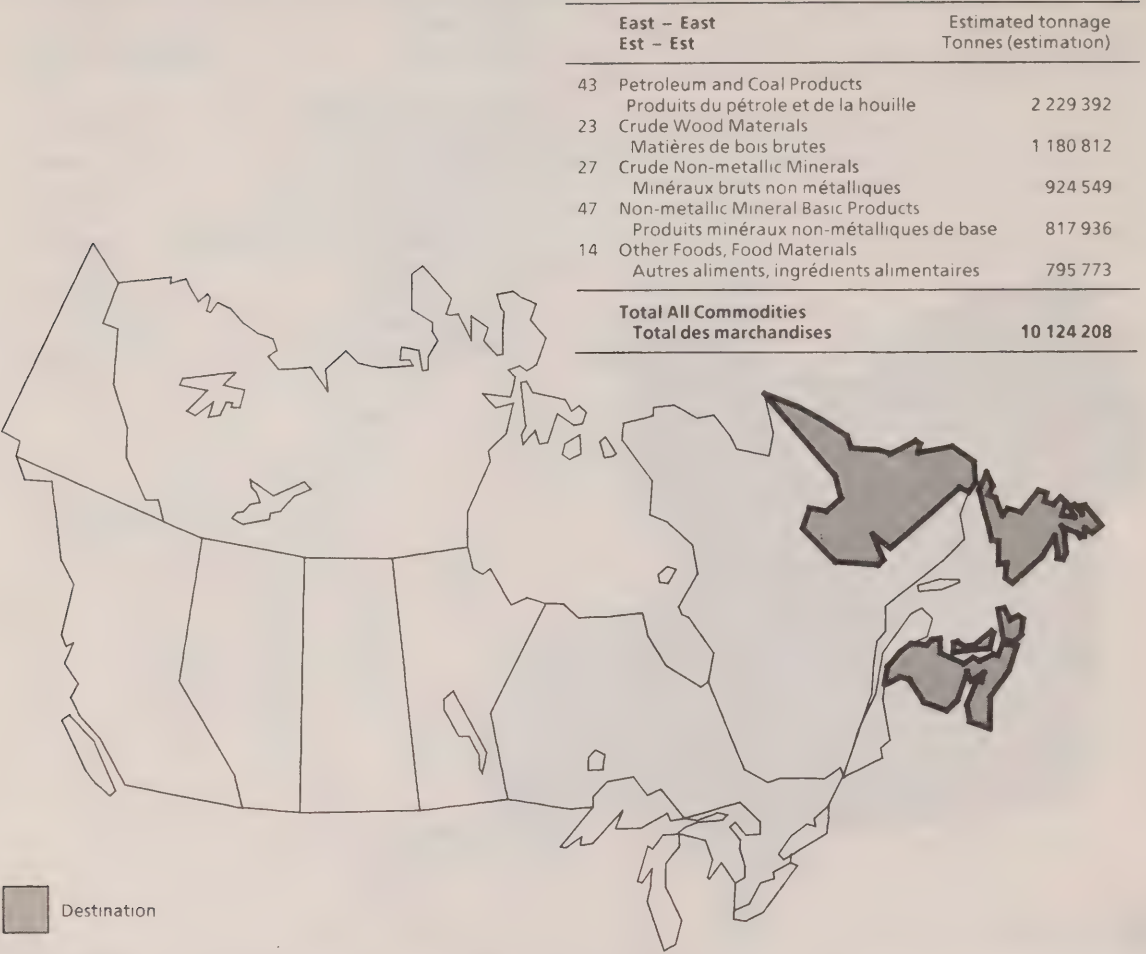
Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les recettes, pour les transporteurs des catégories I et II

West – West Ouest – Ouest		Estimated revenue Recettes (estimation)
		\$
43	Petroleum and Coal Products Produits du pétrole et de la houille	142,326,342
23	Crude Wood Materials Matières de bois brutes	85,726,683
33	Wood Fabricated Materials Demi-produits en bois	75,653,122
47	Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non-métalliques de base	73,408,609
44	Iron, Steel and Alloys Fer, acier et alliages	68,038,048
Total All Commodities Total des marchandises		1,364,473,292



Centre – West Centre – Ouest		Estimated revenue Recettes (estimation)	East – West Est – Ouest		Estimated revenue Recettes (estimation)
		\$			\$
86	Other Household and Personal Equipment Autres articles ménagers et personnels	36,077,441	86	Other Household and Personal Equipment Autres articles ménagers et personnels	8,908,414
14	Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	19,984,014	09	Vegetables and Vegetables Preparations Légumes et préparations à base de légumes	1,770,204
46	Metal Fabricated Basic Products Demi-produits de base en métal	17,746,373	46	Metal Fabricated Basic Products Demi-produits de base en métal	976,587
44	Iron, Steel and Alloys Fer, acier et alliages	17,421,939	58	Road Motor Vehicles Véhicules automobiles routiers	507,096
99	General or Unclassified Freight Fret général ou non classé	17,086,161	03	Fish Poisson	280,285
Total All Commodities Total des marchandises		414,025,110	Total All Commodities Total des marchandises		14,864,476

Figure 3.12
For-hire Trucking, 1986: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Tonnage, Class I and II Carriers
Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées, pour les transporteurs des catégories I et II

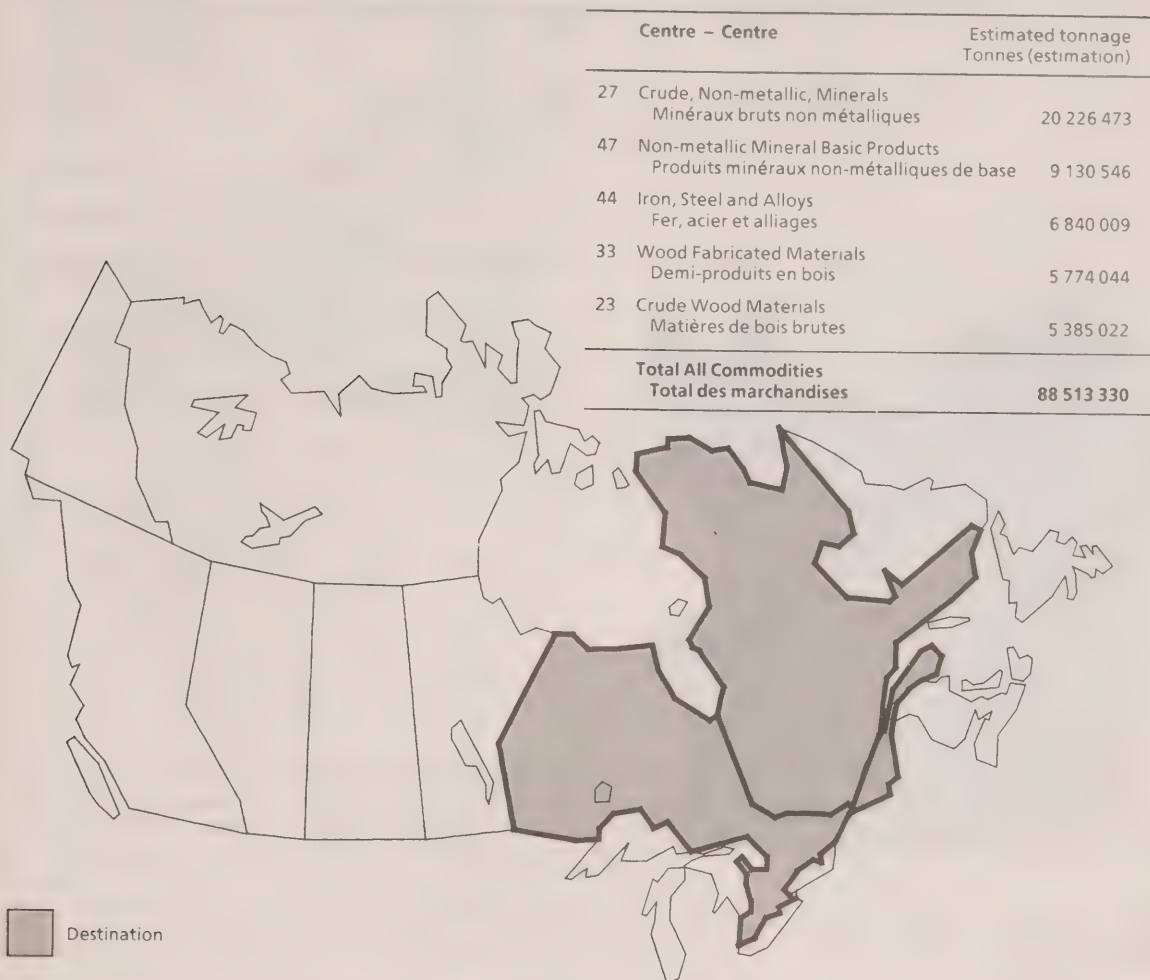


West – East Ouest – Est	Estimated tonnage Tonnes (estimation)	Centre – East Centre – Est	Estimated tonnage Tonnes (estimation)
01 Meat and Meat Preparations Viandes et préparations à base de viandes	17 656	23 Crude Wood Materials Matières de bois brutes	421 249
14 Other Foods, Food Materials Autre aliments, ingrédients alimentaires	3 916	47 Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non-métalliques de base	147 548
86 Other Household and Personal Equipment Autres articles ménagers et personnels	3 525	14 Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	147 211
68 Electric lighting, Distribution and Control Equipment Matériel électrique d'éclairage, de distribution et commande	3 025	99 General or Unclassified Freight Fret général ou non classé	68 086
07 Fruits and Fruit Preparations Fruits et préparations à base de fruits	1 857	42 Chemicals and Related Products Produits chimiques et connexes	63 465
Total All Commodities Total des marchandises	41 978	Total All Commodities Total des marchandises	1 710 288

Figure 3.12 – Continued – suite

For-hire Trucking, 1986: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Tonnage, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées, pour les transporteurs des catégories I et II



Centre – Centre		Estimated tonnage Tonnes (estimation)
27	Crude, Non-metallic, Minerals Minéraux bruts non métalliques	20 226 473
47	Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non-métalliques de base	9 130 546
44	Iron, Steel and Alloys Fer, acier et alliages	6 840 009
33	Wood Fabricated Materials Demi-produits en bois	5 774 044
23	Crude Wood Materials Matières de bois brutes	5 385 022
Total All Commodities Total des marchandises		88 513 330

West – Centre Ouest – Centre		Estimated tonnage Tonnes (estimation)	East – Centre Est – Centre		Estimated tonnage Tonnes (estimation)
01	Meat and Meat Preparations Viandes et préparations à base de viandes	191 888	14	Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	260 940
43	Petroleum and Coal Products Produits du pétrole et de la houille	121 310	35	Paper and Paperboard Papier et carton	149 445
00	Live Animals Animaux vivants	94 883	09	Vegetables and Vegetables preparations Légumes et préparations à base de légumes	139 095
14	Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	92 361	33	Wood Fabricated Materials Demi-produits en bois	124 493
47	Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non-métalliques de base	77 818	03	Fish Poisson	56 188
Total All Commodities Total des marchandises		1 371 818	Total All Commodities Total des marchandises		1 300 092

Figure 3.12 – Concluded – fin
For-hire Trucking, 1986: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Tonnage, Class I and II Carriers
Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées, pour les transporteurs des catégories I et II

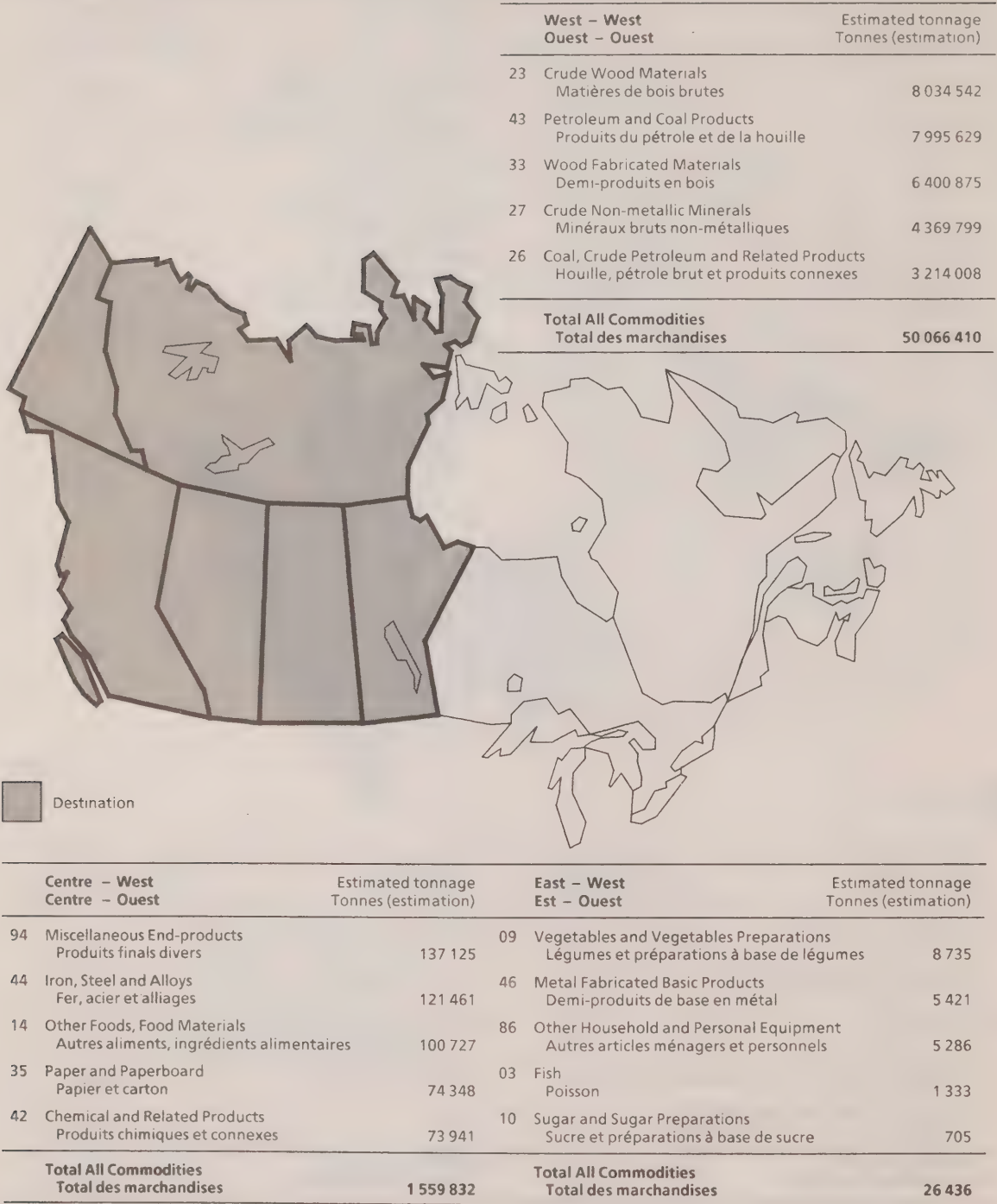


Figure 3.13

For-hire Trucking, 1986: Commodity Ranking**Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Classement des produits transportés****Top Ten Commodities Based on Revenue, Class I and II Carriers****Dix principaux produits transportés par les camionneurs des catégories I et II, selon les recettes**

Code	Commodity group Groupe de produits	Revenue	Rank	Tonnes	Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
		Recettes	Classement		Classement	Tonnes-kilomètres	Classement	Livraisons	Classement
		\$'000		'000		'000			
146	Other food preparations – Autres préparations alimentaires	276,975	1	5 071	8	2 782 880	1	1,315,546	2
867	Miscellaneous household and personal equipment (used) – Articles ménagers et personnels divers (usagées)	172,403	2	225	80	356 513	32	207,335	38
588	Motor veh. engines, accessories, parts and assemblies – Moteurs, acc., pièces et assemblages de véh. auto.	147,893	3	1 934	20	671 811	19	1,582,999	1
581	Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et chassis	118,425	4	1 413	23	497 232	27	1,184,135	3
475	Cement and concrete basic products – Produits de base en ciment et en béton	108,028	5	6 794	4	1 317 057	7	265,217	29
331	Lumber and sawn timber – Bois de construction et sciage	100,930	6	7 480	2	2 427 075	2	289,435	27
445	Plate, sheet and strip, steel – Tôles, feuilles et feuillards, d'acier	99,698	7	5 743	7	1 884 210	3	298,817	26
479	Other non-metallic mineral basic products – Autres produits minéraux non métalliques de base	99,589	8	4 525	11	1 418 247	5	329,862	23
951	Shipping and distribution containers and closures – Récip. contenants, conteneurs et fermet. livr. et distrib.	91,262	9	2 099	18	842 825	16	496,184	16
276	Sand, gravel and crude stone – Sable, gravier et pierre brute	89,512	10	20 306	1	1 786 662	4	634,953	7

Top Ten Commodities Based on Tonnage, Class I and II Carriers**Dix principaux produits transportés par les camionneurs des catégories I et II, selon les tonnes transportées**

Code	Commodity group Groupe de produits	Revenue	Rank	Tonnes	Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
		Recettes	Classement		Classement	Tonnes-kilomètres	Classement	Livraisons	Classement
		\$'000		'000		'000			
276	Sand, gravel and crude stone – Sable, gravier et pierre brute	89,512	10	20 306	1	1 786 662	4	634,953	7
331	Lumber and sawn timber – Bois de construction et sciage	100,930	6	7 480	2	2 427 075	2	289,435	27
238	Pulpwood chips – Copeaux de bois à pâte	87,898	11	7 409	3	1 186 347	11	256,107	31
475	Cement and concrete basic products – Produits de base en ciment et en béton	108,028	5	6 794	4	1 317 057	7	265,217	29
231	Logs and bolts – Billes et billots	62,213	18	6 411	5	1 271 765	9	196,210	41
432	Fuel oil – Mazout	76,801	16	5 812	6	1 409 862	6	196,952	40
445	Plate, sheet and strip, steel – Tôles, feuilles et feuillards, d'acier	99,698	7	5 743	7	1 884 210	3	298,817	26
146	Other food preparations – Autres préparations alimentaires	276,975	1	5 071	8	2 782 880	1	1,315,546	2
279	Other crude non-metallic minerals – Autres minéraux non métalliques bruts	59,962	19	4 668	9	1 117 380	12	164,241	47
431	Gasoline – Essence	57,322	24	4 558	10	1 057 867	13	175,581	44

Figure 3.13

For-hire Trucking, 1986: Commodity Ranking – Concluded

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Classement des produits transportés – fin

Top Ten Commodities Based on Tonne-kilometres, Class I and II Carriers

Dix principaux produits transportés par les camionneurs des catégories I et II, selon les tonnes-kilomètres

Code	Commodity group Groupe de produits	Revenue Recettes	Rank Classement	Tonnes	Rank Classement	Tonne-kilometres Tonnes-kilomètres	Rank Classement	Shipments Livraisons	Rank Classement
		\$'000		'000		'000			
146	Other food preparations – Autres préparations alimentaires	276,975	1	5 071	8	2 782 880	1	1,315,546	2
331	Lumber and sawn timber – Bois de construction et sciage	100,930	6	7 480	2	2 427 075	2	289,435	27
445	Plate, sheet and strip, steel – Tôles, feuilles et feuillards, d'acier	99,698	7	5 743	7	1 884 210	3	298,817	26
276	Sand, gravel and crude stone – Sable, gravier et pierre brute	89,512	10	20 306	1	1 786 662	4	634,953	7
479	Other non-metallic mineral basic products – Autres produits minéraux non métalliques de base	99,589	8	4 525	11	1 418 247	5	329,862	23
432	Fuel oil – Mazout	76,801	16	5 812	6	1 409 862	6	196,952	40
475	Cement and concrete basic products – Produits de base en ciment et en béton	108,028	5	6 794	4	1 317 057	7	265,217	29
351	Paper for printing – Papier d'impression	82,394	14	2 524	17	1 312 254	8	305,049	25
231	Logs and bolts – Billes et billots	62,213	18	6 411	5	1 271 765	9	196,210	41
439	Petroleum and coal products (exc. those in chemicals) – Dérivés du pétrole et de la houille (sauf dérivés chim.)	87,048	12	4 503	12	1 200 612	10	234,400	33

Top Ten Commodities Based on Shipments, Class I and II Carriers

Dix principaux produits transportés par les camionneurs des catégories I et II, selon les livraisons

Code	Commodity group Groupe de produits	Revenue Recettes	Rank Classement	Tonnes	Rank Classement	Tonne-kilometres Tonnes-kilomètres	Rank Classement	Shipments Livraisons	Rank Classement
		\$'000		'000		'000			
588	Motor veh. engines, accessories, parts and assemblies – Moteurs, acc., pièces et assemblages de véh. automobiles	147,893	3	1 934	20	671 811	19	1,582,999	1
146	Other food preparations – Autres préparations alimentaires	276,975	1	5 071	8	2 782 880	1	1,315,546	2
581	Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et chassis	118,425	4	1 413	23	497 232	27	1,184,135	3
879	Other medicinal and pharmaceutical products – Autres médicaments et produits pharmaceutiques	25,911	47	123	115	82 383	98	789,030	4
788	Other apparel – Autres vêtements	45,214	29	138	109	168 358	67	711,892	5
893	Books and pamphlets – Livres et brochures	13,513	78	74	191	58 468	116	693,786	6
276	Sand, gravel and crude stone – Sable, gravier et pierre brute	89,512	10	20 306	1	1 786 662	4	634,953	7
371	Broad woven fabrics wholly or in part cotton – Tissus larges entière ou en partie de coton	57,465	22	386	59	241 980	50	613,764	8
465	Bolts, nuts, nails, screws and basic hardware – Boulons, écrous, clous, vis et quincaillerie de base	43,631	33	355	63	261 844	45	560,791	9
899	Other printed matter – Autres imprimés	28,307	41	209	85	144 937	74	552,550	10

Figure 3.14

For-hire Trucking, 1986: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Movements of Goods by Commodity Groups, Class I, II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits, pour les transporteurs des catégories I et II

Code	Commodity group Groupe de produits	Revenue	Tonnes	Tonne-kilometres	Number of shipments
		Recettes		Tonnes-kilomètres	Nombre de livraisons
		\$'000	'000	'000	
146	Other food preparations – Autres préparations alimentaires	276,975	5 071	2 782 880	1,315,546
867	Miscellaneous household and personal equipment (used) – Articles ménagers et personnels divers (usagées)	172,403	225	356 513	207,335
588	Motor veh. engines, accessories, parts and assemblies – Moteurs, acc., pièces et assemblages de véh. automobiles	147,893	1 934	671 811	1,582,999
581	Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et chassis	118,425	1 413	497 232	1,184,135
475	Cement and concrete basic products – Produits de base en ciment et en béton	108,028	6 794	1 317 057	265,217
331	Lumber and sawn timber – Bois de construction et sciage	100,930	7 480	2 427 075	289,435
445	Plate, sheet and strip, steel – Tôles, feuilles et feuillets, d'acier	99,698	5 743	1 884 210	298,817
479	Other non-metallic mineral basic products – Autres produits minéraux non métalliques de base	99,589	4 525	1 418 247	329,862
951	Shipping and distribution containers and closures – Récip. contenants, conteneurs et fermet. livr. et distrib.	91,262	2 099	842 825	496,184
276	Sand, gravel and crude stone – Sable, gravier et pierre brute	89,512	20 306	1 786 662	634,953
238	Pulpwood chips – Copeaux de bois à pâte	87,898	7 409	1 186 347	256,107
439	Petroleum and coal products (exc. those in chemicals) – Dérivés du pétrole et de la houille (sauf dérivés chim.)	87,048	4 503	1 200 612	234,400
429	Other chemical specialties, industrial – Autres spécialités chimiques, industrielles	84,495	1 604	725 464	504,216
351	Paper for printing – Papier d'impression	82,394	2 524	1 312 254	305,049
051	Dairy products – Produits laitiers	80,148	3 709	682 849	514,865
432	Fuel oil – Mazout	76,801	5 812	1 409 862	196,952
011	Meat (except poultry), fresh, chilled or frozen – Viande (sauf volaille), fraîche, réfrigérée ou congelée	74,610	811	870 452	426,322
231	Logs and bolts – Billes et billots	62,213	6 411	1 271 765	196,210
279	Other crude non-metallic minerals – Autres minéraux non métalliques bruts	59,962	4 668	1 117 380	164,241
964	Paper end-products – Produits finals en papier	59,080	992	526 105	359,366
509	Other machinery classified by function – Autres machines classées selon la fonction	58,473	480	299 320	499,041
371	Broad woven fabrics wholly or in part cotton – Tissus larges entière. ou en partie de coton	57,465	386	241 980	613,764

Figure 3.14

For-hire Trucking, 1986: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Movements of Goods by Commodity Groups, Class I, II Carriers – Continued

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits, pour les transporteurs des catégories I et II – suite

Code	Commodity group Groupe de produits	Revenue	Tonnes	Tonne-kilometres	Number of shipments
		Recettes		Tonnes-kilomètres	Nombre de livraisons
		\$'000	'000	'000	
995	General freight – Fret général	57,407	1 138	500 039	410,198
431	Gasoline – Essence	57,322	4 558	1 057 867	175,581
583	Trucks, chassis and truck tractors, commercial – Camions, châssis et tracteurs routiers, d'usage commerc.	56,047	684	246 021	431,689
416	Chemical products, fertilizers and fertilizer materials – Produits chimiques, engrais et mat. fertilisantes	53,725	2 757	934 962	106,206
448	Pipes and tubes, iron and steel – Tuyaux et tubes, de fer et d'acier	52,750	1 045	534 462	196,975
521	Drilling, excavating, mining, oil and gas machinery – Mach. à forer, creuser, utiliser dans mine pour pétro	52,398	909	346 075	166,774
788	Other apparel – Autres vêtements	45,214	138	168 358	711,892
741	Household furniture (inc. knocked down) – Meubles de maison (y compris meubles non assemblés)	45,019	205	169 287	509,341
291	Other waste and scrap materials – Autres déchets et rebuts	44,872	2 797	565 393	126,703
999	Unknown – Inconnu	44,779	378	262 712	344,125
465	Bolts, nuts, nails, screws and basic hardware – Boulons, écrous, clous, vis et quincaillerie de base	43,631	355	261 844	560,791
469	Other metal fabricated basic products – Autres demi-produits de base en métal	41,683	1 406	452 146	208,765
173	Distilled alcoholic beverages – Boissons alcooliques distillées	37,610	943	337 947	117,052
172	Fermented alcoholic beverages – Boissons alcooliques fermentées	35,724	1 255	444 357	132,619
091	Vegetables, fresh or chilled – Légumes, frais ou réfrigérés	34,028	1 502	578 986	138,785
621	Pneumatic tires, new (tubeless or tube type) – Bandages pneu., neufs (avec ou sans chambres à air)	30,955	384	201 089	238,733
473	Glass basic products – Produits de base en verre	30,515	493	288 447	156,541
428	Paints and related paint products – Peintures et produits connexes	29,650	318	181 425	277,244
899	Other printed matter – Autres imprimés	28,307	209	144 937	552,550
404	Metallic salts and peroxysalts of inorganic acids – Sels et persels métalliques d'acides inorganiques	28,015	874	328 806	53,268
262	Crude mineral oils – Huiles minérales brutes	26,864	3 082	463 508	146,846
901	Stationery and office paper supplies – Papeterie et articles de bureau	26,253	215	114 771	511,531
061	Cereal grains, unmilled – Grains de céréales, non moulus	25,970	1 968	547 202	73,731

Figure 3.14

For-hire Trucking, 1986: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Movements of Goods by Commodity Groups, Class I, II Carriers – Continued

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits, pour les transporteurs des catégories I et II – suite

Code	Commodity group Groupe de produits	Revenue	Tonnes	Tonne-kilometres	Number of shipments
		Recettes		Tonnes-kilomètres	Nombre de livraisons
		\$'000	'000	'000	
841	Floor coverings – Couvre-sols	25,923	215	174 542	232,908
879	Other medicinal and pharmaceutical products – Autres médicaments et produits pharmaceutiques	25,911	123	82 383	789,030
461	Structural and architectural metal products – Produits en métal de construction et d'architecture	25,201	422	206 880	169,225
001	Cattle – Bovins	24,636	611	442 048	43,826
637	Electronic equip. components, chassis and cabinetry – Acc., châssis et meubles pour matériel électronique	24,371	68	74 286	309,398
991	Mail – Courrier	23,961	439	332 207	133,168
425	Plastics basic shapes and forms – Profiles et formes de base en matière plastique	23,922	245	176 562	159,580
801	Toilet preparations and cosmetics – Produits de toilette et produits de beauté	23,834	191	120 705	440,739
449	Wire and wire rope, steel – Fils et câbles métalliques, d'acier	23,323	489	313 549	115,197
697	Miscellaneous electric equipment and appliances – Appareils et matériels électriques divers	22,466	136	80 539	260,871
339	Other wood fabricated materials – Autres demi-produits en bois	22,373	875	342 340	70,332
402	Inorganic bases and metal. oxides, hydroxides and peroxides – Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et perox. métal.	21,302	919	200 650	44,716
436	Refined and manufactured gases, fuel type – Gaz raffinés et fabriqués, type combustible	21,191	889	248 949	46,684
064	Other bakery products – Autres produits de boulangerie	20,742	308	170 976	131,235
529	Other special industrial machinery and equipment – Autres machines et matériel industriels spéciaux	19,535	264	162 476	92,462
686	Wiring devices – Dispositifs de câblage	18,974	98	64 983	219,447
472	Structural clay products and refractories – Prod. d'argile de construction et mat. réfractaires	18,673	1 050	271 699	82,792
012	Poultry meat, fresh, chilled or frozen – Viande de volaille, fraîche, réfrigérée ou congelée	17,397	238	141 706	147,050
807	Cleaning and polishing preparations – Prép. et produits de nettoyage et de cirage	17,347	211	123 033	187,909
171	Non-alcoholic beverages – Boissons non alcoolisées	17,285	687	238 585	61,242
341	Wood pulp – Pâte de bois	16,871	1 204	353 354	33,249
075	Fruit juice concentrates (10% or less sugar) – Jus de fruits concentrés (10% ou moins de sucre)	16,070	437	236 572	42,977

Figure 3.14

For-hire Trucking, 1986: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Movements of Goods by Commodity Groups, Class I, II Carriers – Continued

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits, pour les transporteurs des catégories I et II – suite

Code	Commodity group	Revenue	Tonnes	Tonne-kilometres	Number of shipments
	Groupe de produits	Recettes		Tonnes-kilomètres	
		\$'000	'000	'000	
015	Meat prep. and ready-cooked meat (except canned) – Prép. à base de viandes et viandes cuites (sauf boîtes)	16,044	144	167 150	143,024
401	Inorganic acids and oxygen comp. of nonmet. or metalloid – Acides inorgan. et comp. d'oxy. de prod. non mét. ou mét.	15,963	699	181 162	37,651
101	Sugar, molasses and syrups – Sucre, mélasses et sirops	15,760	657	251 064	33,458
464	Insulated wire and cable – Fils et cables isolés	15,621	158	112 023	93,000
259	Other metal-bearing ores, concentrates and scrap – Autres métaux, minerais, concentrés et déchets	15,512	1 313	333 172	52,254
969	Plastic end-products – Produits finals en plastique	15,393	172	84 732	106,717
104	Sugar preparations (including confectionery) – Préps. à base de sucre (y compris les confiseries)	15,190	131	111 673	177,735
213	Nursery and greenhouse stock and related materials – Produits de serre et de pépinière et prod. connexes	14,795	328	154 460	116,304
468	Valves and pipe fittings – Robinetterie et raccords de tuyauterie	13,871	78	61 517	149,334
336	Millwork (woodwork) and building components – Bois travaillé et éléments de construction	13,672	179	128 856	116,899
893	Books and pamphlets – Livres et brochures	13,513	74	58 468	693,786
748	Furniture and fixture components – Eléments de meubles et d'accessoires	13,431	90	42 268	145,507
443	Castings and forgings, iron and steel (exc. pipes and fittings) – Moulages et forgeages, de feret acier(sauf tuyauxet raccor)	12,941	325	151 826	69,681
357	Building paper and board – Papier et panneaux de construction	12,665	540	211 614	33,555
159	Complete feed – Aliments complets	12,222	477	176 353	49,965
145	Canned food, n.e.s. – Autres préparations alimentaires en boîtes	12,209	395	162 195	44,681
522	Const. and maintenance machinery and equipment – Machines et matériel de construction et d'entretien	12,098	250	123 018	45,755
636	Audio and video recording and reproducing equipment – Mat. d'enregistre. et de reproduct. des sons et des images	11,869	59	52 574	211,718
945	Other end-products not classified by material – Autres produits finals non classés selon la matièr.	11,664	196	627 146	129,022
423	Plastic materials, not shaped – Matières plastiques, non façonnées	11,399	239	96 152	40,688
806	Soap and detergents (exc. shaving soap and shampoos) – Savons et détersifs (sauf savon à barbe et shampooing)	11,293	240	101 797	64,634
551	Tractors (exc. industrial material handling equip.) – Tracteurs (sauf mat. indust. de manutention des mat.)	11,047	142	88 079	52,379

Figure 3.14

For-hire Trucking, 1986: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Movements of Goods by Commodity Groups, Class I, II Carriers – Continued

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits, pour les transporteurs des catégories I et II – suite

Code	Commodity group Groupe de produits	Revenue	Tonnes	Tonne-kilometres	Number of shipments
		Recettes		Tonnes-kilomètres	Nombre de livraisons
		\$'000	'000	'000	
519	Other materials handling equipment – Autre matériel de manutention	10,919	231	93 153	60,879
681	Electric lighting fixtures and portable lamps – Appareils d'éclairage électriques et lampes portative	10,804	43	41 810	152,120
071	Fruits and berries, fresh or chilled – Fruits et baies, frais ou réfrigérés	10,716	170	186 473	18,299
183	Tobacco products, manufactured – Produits du tabac, fabriqués	10,645	157	70 227	76,144
433	Lubricating oils and greases – Huiles de graissage et graisses lubrifiantes	10,412	170	81 934	49,752
832	Sporting and athletic equip. (exc. uniforms and shoes) – Art. de sport et d'athlét. (sauf uniformes et chaus.)	10,303	44	27 449	139,949
856	Other tableware – Autres articles de table	10,153	89	55 538	115,748
546	Other agricultural machinery and equipment – Autres machines et matériel agricoles	10,073	108	80 233	75,144
236	Pulpwood (round wood) – Bois à pâte (bois rond)	9,760	890	247 627	27,241
031	Fish, whole (round) or dressed, fresh or chilled – Poissons, entiers ou habillés, frais ou réfrigérés	9,414	157	92 543	26,346
798	Other footwear – Autres chaussures	9,325	46	36 394	141,295
444	Bars and rods, steel – Barres et tiges, d'acier	9,268	499	112 978	49,977
415	Explosives, fuses and caps – Explosifs, mèches et amorces	9,239	113	86 679	21,239
753	Hand tools (exc. edging and mechanics' meas. tools) – Outils (sauf tranch. et de mesure pour mécaniciens)	9,199	56	31 636	132,633
152	Cereal grains and by-products processed for feed – Grains de céréales et sous-produits pour animaux	9,193	641	135 486	38,146
212	Oil seeds, oil nuts and oil kernels – Graines oléagineuses, noix oléa. et amandes oléa.	9,078	677	203 730	22,816
671	Plumbing fixtures and sanitary ware – Matériel de plomberie et articles sanitaires	9,066	66	37 112	129,329
452	Copper and copper alloys – Cuivre et alliages de cuivre	9,055	185	121 378	39,062
356	Paperboard – Carton	9,054	262	184 439	23,872
062	Cereal grains, milled – Grains de céréales, moulus	9,053	436	141 962	26,380
763	Miscellaneous equipment – Matériel divers	8,786	71	56 848	65,912
632	Electronic computer equipment – Matériel d'ordinateurs électroniques	8,593	21	25 162	103,278

Figure 3.14

For-hire Trucking, 1986: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Movements of Goods by Commodity Groups, Class I, II Carriers – Continued

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits, pour les transporteurs des catégories I et II – suite

Code	Commodity group Groupe de produits	Revenue	Tonnes	Tonne-kilometres	Number of shipments
		Recettes		Tonnes-kilomètres	Nombre de livraisons
		\$'000	'000	'000	
655	Air conditioning and refrig. equip. (exc. indust. fans) – Mat. de climatisation et de réfrig. (sauf ventilat. ind.)	8,418	57	26 982	81,160
742	Office furniture and visible record equipment – Meubles de bureau et mat. ordinaire de classement	8,272	33	32 641	83,901
451	Aluminum and aluminum alloys – Aluminium et alliages d'aluminium	8,062	186	83 965	38,074
494	Tile, floor and wall covering(exc. wood, met., cer. and etc) – Carreaux, couvre-sols et parements de mur (sauf bois)	7,861	90	57 324	84,392
046	Molluscs and crustaceans (shell fish) – Mollusques et crustacés (coquillages)	7,684	48	69 245	26,071
684	Switchgear and protective equipment – Matériel de commutation et de protection	7,676	54	26 132	73,498
508	Pumps – Pompes	7,649	35	38 955	80,655
009	Other live animals – Autres animaux vivants	7,457	208	69 912	15,568
942	Signs and advertising displays (exc. light standard) – Enseignes et réclames publicit. (sauf signaux lumineux)	7,057	22	20 044	78,299
881	Surgical and medical supplies (incl. veterinary) – Fournitures chirurgicales et méd. (compris fourn. vet.)	7,029	33	21 523	130,039
446	Structural shapes and sheet piling, steel – Profiles de charpente et palplanches	6,894	323	78 861	24,303
271	Asbestos, unmanufactured, crude and fibre – Amiante, non ouvré, brut ou en fibres	6,875	358	82 424	18,524
462	Tanks – Réservoirs	6,853	74	31 327	30,517
683	Transformers (except telephone and telegraph) – Transformateurs (sauf de téléphone et de télégraphe)	6,632	48	52 245	30,654
791	Boots, shoes and sandals (exc. athl., rubber and plast.) – Bottes, souliers et sandales (sauf en caout. et plas.)	6,370	25	16 915	102,422
896	Advertising matter – Imprimés publicitaires	6,360	105	38 542	68,985
523	Metalworking machinery – Machines à travailler les métaux	6,319	54	26 675	63,602
338	Plywood – Contre-plaqué	6,086	194	127 423	15,935
504	Mech. and hydraulic power transmission equip. and bearings Mat. de transmiss. de puissance méc. et hydraul. et couss.	6,071	40	18 864	90,535
693	Batteries – Accumulateurs	6,054	60	40 440	54,754
003	Swine – Procs	5,701	242	69 753	15,325
891	Newspapers – Journaux	5,661	48	47 239	33,653

Figure 3.14

For-hire Trucking, 1986: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Movements of Goods by Commodity Groups, Class I, II Carriers – Continued

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits, pour les transporteurs des catégories I et II – suite

Code	Commodity group Groupe de produits	Revenue		Tonne-kilometres Tonnes-kilomètres	Number of shipments Nombre de livraisons
		Recettes	Tonnes		
		\$'000	'000	'000	
325	Other rubber and plastic fabricated materials – Autres demi-produits en caoutchouc et en plastique	5,617	62	42 761	36,876
631	Telecommunication equipment – Matériel de télécommunication	5,525	43	21 217	73,340
835	Toys – Jouets	5,398	29	20 467	56,291
706	Medical instruments, apparatus and equip. (exc. x-ray) – Inst. app. et mat. de médecine (sauf radiographie)	5,373	23	12 862	97,976
400	Chem. elem. (exc. radioactive, ferrous and non-ferr.met.) – Elém. chim. (sauf mét. radioactifs, ferreux et non ferr.)	5,125	151	39 090	21,928
217	Natural gums and resins (exc. rubber and allied gums) – Gommages et résines natur. (sauf caoutchouc et gommages anal)	5,094	117	54 363	18,516
006	Poultry – Volaille	5,015	132	16 688	11,956
032	Fish, whole (round) or dressed, frozen – Poissons, entiers ou habillés, congelés	4,971	52	69 677	18,321
653	Heating stoves, space heaters and water heaters – Poêles de chauffage, radiateurs et chauffe-eau	4,962	32	17 763	50,988
744	Hotel, motel, restaurant, store and office fixtures – Access. d'hôtel, motel, restaur., magasin et bureau	4,842	24	24 847	29,586
421	Adhesives (inc. starch and dextrin base adhesives) – Adhésifs (compris adhésifs à base d'amidon et dextrine)	4,795	48	26 260	47,795
454	Nickel and nickel alloys – Nickel et alliages de nickel	4,752	156	162 716	7,641
365	Continuous man-made fibre yarn – Fils continus de fibres chimiques	4,712	55	49 468	19,361
633	Radio equipment and related devices – Matériel radiophonique et appareils connexes	4,668	22	17 803	64,972
783	Apparel, not knitted, for children, infants and toddlers – Vêtements non-tricot., pour enfants, bébés et poupons	4,633	55	19 736	24,667
219	Other crude vegetable materials, inedible – Autres matières végétales brutes, non comestibles	4,557	133	114 566	8,969
747	Other furniture and fixtures – Autres meubles et accessoires	4,541	15	10 906	65,558
493	Hoses, hose couplings and fittings – Tuyaux souples, raccord et garniture de tuyaux souples	4,527	27	14 291	59,213
503	Elec. generators and motors(exc.for intern. combust. eng.) – Génératrice et moteur élec. (sauf moteur à combust. int.)	4,460	21	20 177	33,808
864	Luggage – Valises	4,454	30	19 380	30,912
261	Coal – Houille	4,349	438	62 625	14,602

Figure 3.14

For-hire Trucking, 1985: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Movements of Goods by Commodity Groups, Class I, II Carriers – Continued

Camionnage pour compte d'autrui, 1985: Estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits, pour les transporteurs des catégories I et II – suite

Code	Commodity group	Revenue	Tonnes	Tonne-kilometres	Number of shipments
	Groupe de produits	Recettes		Tonnes-kilomètres	Nombre de livraisons
		\$'000	'000	'000	
892	Magazines and periodicals – Revues et périodiques	4,348	34	38 373	54,058
393	Vegetable oils and fats (exc. essential oils) – Huiles et corps gras d'origine vég. (sauf huiles ess.)	4,297	183	47 535	11,110
507	Compressors (air and gas), blowers, and vacuum pumps – Compresseurs (d'air et gaz), souffleurs et pompes à vide	4,263	26	22 075	32,305
915	Unexposed photographic film and plates – Films et plaques vierges de photographie	4,245	18	16 920	36,766
112	Coffee – Café	4,173	50	59 748	25,597
514	Industrial trucks, tractors, trailers and stackers – Chariots, tracteurs, remorques et gerbeuses indust.	4,160	142	18 756	30,321
746	Shelving and lockers – Rayonnages et armoires de sûreté	4,064	47	19 208	35,564
619	Other vehicles (include parts and accessories) – Autres véhicules (y compris les pièces et accessoires)	4,026	24	14 870	30,939
587	Other motor vehicles – Autres véhicules automobiles	3,933	20	13 788	13,663
466	Chains, chain links and unatt. shackles and fittings – Chaînes, maillons et manilles d'assemblage et acc. détaché	3,889	27	18 068	26,247
941	Prefab. bldg. and structures (exc. mobile homes and trailers) – Batiments et ouvrages prefab. (sauf habit. mob. et remorq.)	3,814	38	27 141	10,953
524	Wood harvesting, cutting and forming machinery – Machines Machines à récolter, à couper et à fauçonner le bois	3,676	45	23 476	28,907
919	Other photographic equipment and supplies – Autres matériel et fournitures photographiques	3,574	17	33 765	54,185
513	Hoisting machinery – Machines de levage	3,562	35	21 492	16,162
584	Trailers and semi-trailers – Remorques et semi-remorques	3,557	42	19 040	8,502
359	Converted paper – Papier transformé	3,521	33	25 113	23,456
771	Business machines and equipment – Machines et matériel commerciaux	3,513	9	5 943	35,354
035	Fish steaks, blocks, slabs, sticks and portions – Tranches, blocs, dames, bâtonnets et morc. de poisson	3,504	60	57 438	7,113
211	Other seeds for sowing – Autres graines de semence	3,467	90	50 541	18,881
407	Alcohols and their derivatives – Alcools et leurs dérivés	3,464	78	33 537	8,176
362	Felt – Feutres	3,431	67	25 367	17,566
661	Electric appliances for cooking and warming food – App. électriques pour cuire et réchauffer aliments	3,429	19	13 823	47,786
966	Metal end-products – Produits finals en métal	3,320	23	21 169	21,246

Figure 3.14

For-hire Trucking, 1986: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Movements of Goods by Commodity Groups, Class I, II Carriers – Concluded

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits, pour les transporteurs des catégories I et II – fin

Code	Commodity group Groupe de produits	Revenue	Tonnes	Tonne-kilometres	Number of shipments
		Recettes		Tonnes-kilomètres	Nombre de livraisons
		\$'000	'000	'000	
652	Warm air heating equipment – Matériel de chauffage à air chaud	3,221	21	11 708	25,086
962	Rubber end-products – Produits finals en caoutchouc	3,187	53	16 125	25,498
406	Hydrocarbons and their derivatives – Hydrocarbures et leurs dérivés	3,105	73	26 752	9,587
457	Zinc and zinc alloys – Zinc et alliages de zinc	3,094	134	53 038	7,264
353	Tissue paper and sanitary paper stock – Mat. premières pour papier de soie et papier hygién.	3,093	39	16 351	10,950
237	Other round wood, untreated – Autres bois ronds, non traités	3,081	114	47 114	13,299
354	Wrapping, packaging and related paper – Papier d'emballage, d'empaquetage et papier connexe	2,998	85	34 260	14,892
921	Musical instruments – Instruments de musique	2,921	7	13 147	35,341
239	Other crude wood materials – Autres matières de bois brutes	2,918	237	31 209	13,018
463	Wire fencing, screening and netting – Fils métal. pour clôtures, toile métal. et treillis mét.	2,905	64	20 489	23,455
405	Other inorganic chemicals – Autres produits chimiques inorganiques	2,818	65	27 347	7,773
731	Commercial laundry equipment – Matériel de blanchisseries commerciales	2,768	47	14 023	19,677
904	Other stationery and office supplies – Autre papeterie et articles de bureau	2,752	23	13 243	33,367
782	Apparel, not knitted, for women, misses and girls – Vêtements non-tricot, pour femmes, et jeunes filles	2,745	4	11 084	50,063
253	Copper in ores, concentrates, matte and scrap – Cuivre, minerais, concentrés, matte et déchets	2,703	111	50 010	3,562
591	Ships and boats (with or without engines) – Navires et bateau (avec ou sans les moteurs)	2,688	13	8 686	4,656
092	Vegetables, frozen – Légumes, congelés	2,685	35	60 026	5,672
278	Water and ice – Eau et glace	2,663	216	24 447	13,731
246	Man-made fibres, waste and cigarette tow – Fibres chimiques, déchets et filasse de cigarettes	2,602	37	67 566	4,781
696	Fans, household and comm. (inc. air circulators) – Ventilateurs, dom. et comm. (compris circul. d'air)	2,587	10	8 634	25,851
831	Amusement park and playground equipment – Matériel de terrains de jeux et de parcs d'amusement	2,580	18	10 256	23,494
682	Electric lamps (light bulbs and tubes) – Lampes électriques (ampoules et tubes)	2,571	9	7 584	24,047

TRUCKLOAD AND LESS THAN TRUCKLOAD TRAFFIC – CLASSES I AND II CARRIERS

Figures 3.15 to 3.18 describe the relationship between truckload (TL) and less than truckload (LTL) movements. As these data show, the TL and LTL generate approximately the same amount of revenues, but the LTL movements account for approximately four times the number of shipments. In general, the average LTL shipment weighs 669 kgs and is transported over relatively long distances (629 km). The average TL shipment characteristically weighs 26 491 kg and is transported a distance of 322 km.

Figure 3.15 shows that the revenues from LTL shipments only dominate in Ontario and Quebec. These two provinces constitute 65% of the revenues derived from domestic LTL shipments. This is not surprising as "Road Motor Vehicles" represents the number one ranked LTL commodity with most of the shipment originating from Ontario and Quebec.

NOTE: Definitions of the terms "truckload" and "less than truckload" are provided in the Glossary of Terms on page 210 of this publication.

Figures 3.16 and 3.17 are graphic representations of truck traffic in terms of average distance travelled, weight groupings, (TL versus LTL) and area of operation (intraregional versus interregional).

Figure 3.18 represents the top 15 revenue generating commodities for LTL and TL shipments. These data show that, in general, the LTL shipments are comprised mainly of manufactured products, whereas, the TL commodities are comprised mainly of raw bulk materials.

The data show that, for intraregional movements, LTL shipments travelled longer distances than TL shipments. In comparison with all other regions, Ontario reported the shortest distances travelled for LT (152 km) and LTL (223 km) shipments. This is likely due to the heavy concentration of truck traffic in Southern Ontario.

CHARGE COMPLÈTE ET CHARGE PARTIELLE – TRANSPORTEURS DES CATÉGORIES I ET II

Les figures 3.15 à 3.18 établissent une corrélation entre les mouvements en charge complète et les mouvements en charge partielle. Comme le montrent ces données, les mouvements en charge complète rapportent à peu près les mêmes recettes que les mouvements en charge partielle mais ces derniers représentent environ quatre fois plus d'expéditions. Règle générale, l'expédition en charge partielle a un poids moyen de 669 kg et est acheminée sur une distance relativement longue (629 km). Le poids moyen de l'expédition en charge complète typique est de 26 491 Kg et la distance parcourue est de 322 km.

La figure 3.15 montre que l'Ontario et le Québec sont les seules provinces où les expéditions en charge partielle rapportent le plus de recettes. Ces deux provinces ont réalisé 65% des recettes tirées des expéditions en charge partielle intérieures. Ces résultats n'ont rien de surprenants puisque les "véhicules automobiles routiers" représentent la principale catégorie de produits transportés en charge partielle, la plupart des expéditions originant de l'Ontario et du Québec.

NOTA: Vous trouverez des définitions des termes "charge complète" et "charge partielle" dans le Glossaire à la page 210 de la présente publication.

Les figures 3.16 et 3.17 illustrent graphiquement le trafic de marchandises selon la distance parcourue, le poids (charge complète et charge partielle) et la région d'exploitation (transport intrarégional par rapport au transport interrégional).

La figure 3.18 montre les 15 produits expédiés en charge partielle et en charge complète ayant rapporté le plus de recettes. Ces données révèlent qu'en général, les produits manufacturés forment le gros des expéditions en charge partielle et les matières brutes en vrac, le gros des expéditions en charge complète.

Dans le cas des mouvements intrarégionaux, les données révèlent que les voyages en charge partielle sont plus longs que ceux en charge complète. Par rapport à toutes les autres régions, l'Ontario est celle où les distances parcourues en charge complète (152 km) et en charge partielle (223 km) sont les plus courtes. Cela s'explique sans doute par l'intense circulation de camions dans le sud de l'Ontario.

Figure 3.15

For-hire Trucking, 1986: Selected Estimates by Weight Group by Region of Origin
Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Certaines estimations selon le poids et la région d'origine

Regional totals – Totaux régionaux			Regional totals – Totaux régionaux		
	TL	LTL		TL	LTL
Revenue \$'000 – Recettes \$'000			Tonne-kilometres '000 – Tonnes-kilomètres '000		
B.C. and Territories – C.-B. et Territoires	324,281	252,762	B.C. and Territories – C.-B. et Territoires	5 506 639	1 094 013
Man. Sask. and Alta. – Man. Sask. et Alb.	611,212	429,081	Man. Sask. and Alta. – Man. Sask. et Alb.	11 577 088	1 874 831
Ontario	812,418	1,010,701	Ontario	13 017 066	3 742 266
Québec	442,391	474,787	Québec	6 621 826	1 525 351
Atlantic prov. – Prov. de l'Atlantique	220,792	118,758	Atlantic prov. – Prov. de l'Atlantique	3 537 321	434 031
Tonnes '000			Shipments – Expéditions		
B.C. and Territories – C.-B. et Territoires	18 866	1 438	B.C. and Territories – C.-B. et Territoires	670,641	2,417,054
Man. Sask. and Alta. – Man. Sask. et Alb.	28 336	2 840	Man. Sask. and Alta. – Man. Sask. et Alb.	1,101,740	4,668,514
Ontario	58 257	8 019	Ontario	2,118,168	10,978,582
Québec	22 388	3 120	Québec	895,702	4,965,659
Atlantic prov. – Prov. de l'Atlantique	10 462	989	Atlantic prov. – Prov. de l'Atlantique	434,790	1,495,755

Figure 3.15

For-hire Trucking, 1986: Selected Estimates by Weight Group and Region of Origin

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Certaines estimations selon le poids et la région d'origine

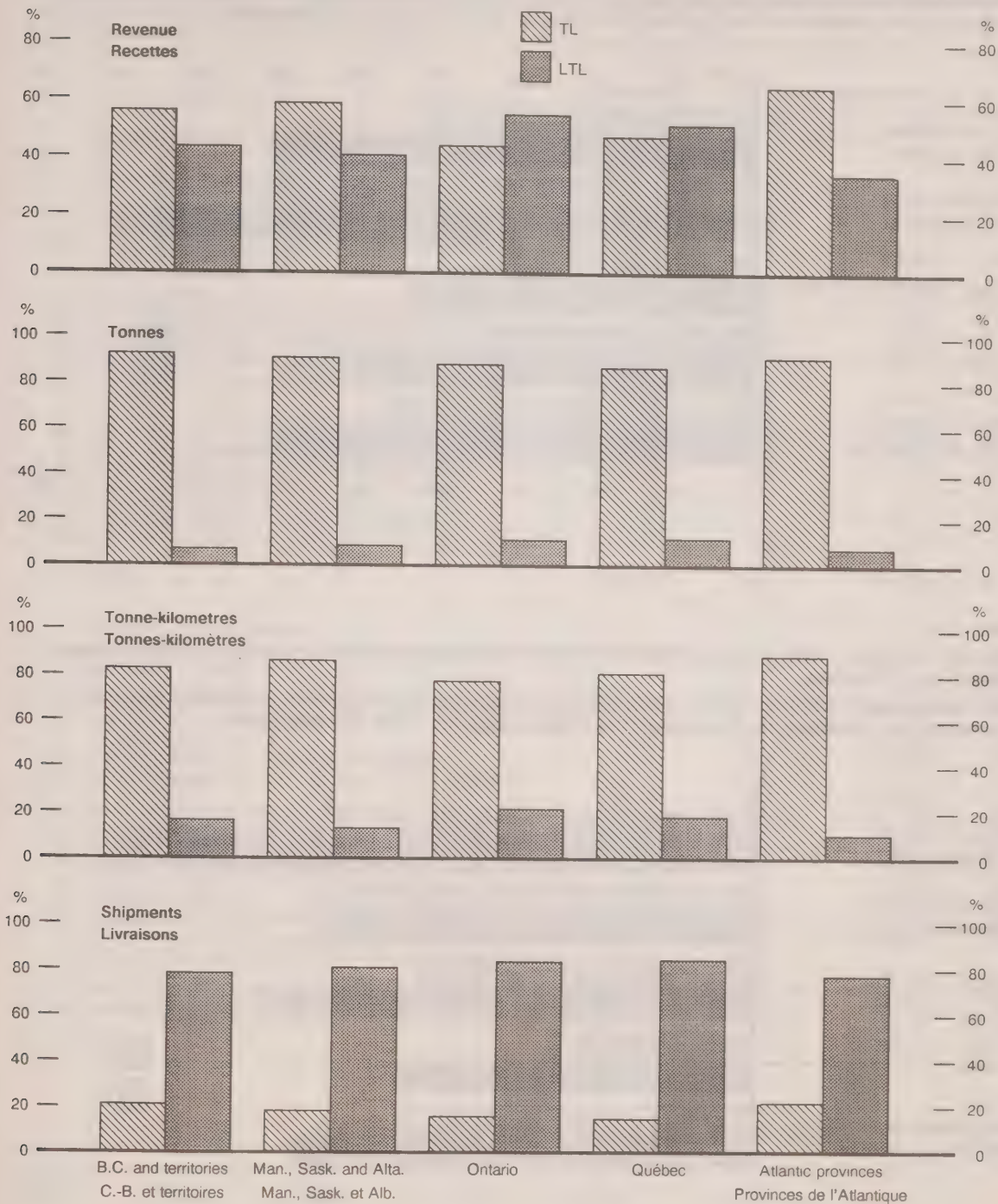


Figure 3.16

For-hire Trucking, 1986: Average Distance Travelled for Intraregional Movements, by Weight Group, Class I and II Carriers
Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Distance moyenne des mouvements intrarégionaux de marchandises effectués par les transporteurs des catégories I et II, selon le poids

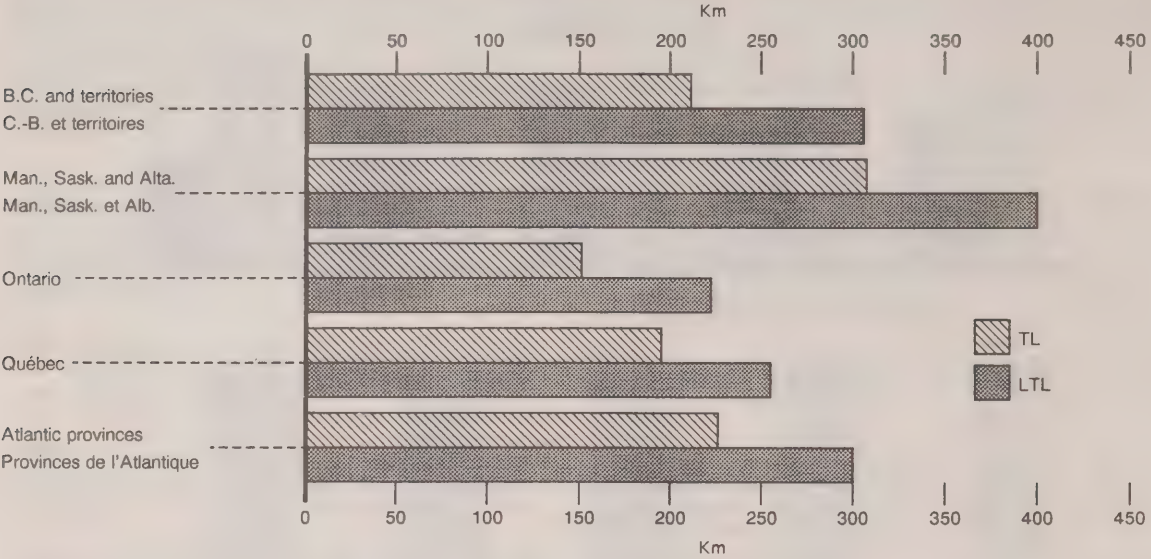


Figure 3.17

For-hire Trucking, 1986: Average Distance Travelled for Interregional Movements, by Weight Group, Class I and II Carriers
Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Distance moyenne des mouvements interrégionaux de marchandises effectués par les transporteurs des catégories I et II, selon le poids

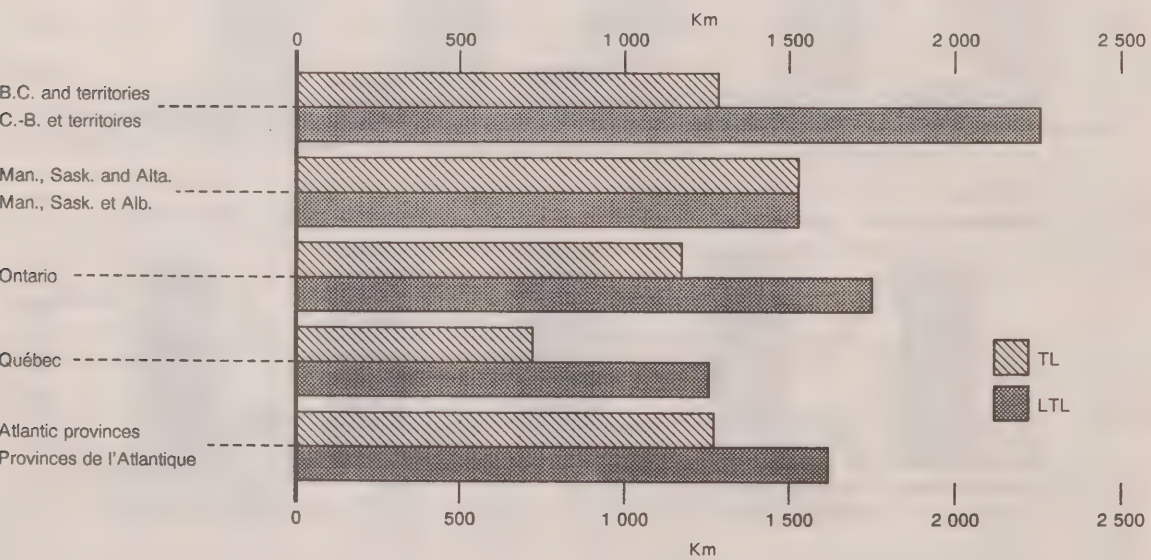


Figure 3.18

For-hire Trucking, 1986: Selected Statistics for Commodity Divisions (Ranked by Revenue), Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Certaines statistiques pour les divisions de produits (classées en fonction des recettes), catégories I et II

		Revenue	Tonnage	Tonne-kilometres	Shipments
		Recettes		Tonnes-kilomètres	Livraisons
		\$'000	'000	'000	
Less than truckload – Charge partielle					
Commodity – Produit					
58	Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	298,487	2 932	1 101 271	3,151,492
86	Other Household and Personal Equipment – Autres articles ménagers et personnels	173,708	214	330 690	259,026
14	Other Foods, Food Materials – Autres aliments, ingrédients alimentaires	133,603	1 493	787 174	1,163,591
46	Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal	104,950	585	359 184	1,181,655
42	Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	94,423	658	370 704	960,521
74	Furniture and Fixtures – Meubles et accessoires	74,938	282	201 690	873,068
99	General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	74,778	437	337 303	806,219
50	Machinery Not Elsewhere Specified – Machine non désignées ailleurs	66,122	306	189 542	734,098
44	Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	61,101	485	243 635	481,089
96	Remaining End-products – Autres produits finals	58,725	504	242 667	544,569
37	Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles	54,257	225	173 248	636,414
95	Containers and Closures – Conteneurs et fermetures	53,977	623	234 282	410,632
63	Communication and Related Equipment – Matériel de communication et matériel connexe	52,619	141	159 642	760,161
78	Apparel and Accessories – Vêtements et accessoires	52,107	181	175 977	807,838
52	Special Industry Machinery – Machines industrielles spéciales	51,511	319	157 079	404,238
TOTAL		1,405,306	9 385	5 064 088	13,174,611
Truckload – Charge complète					
Commodity – Produit					
43	Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	233,317	15 925	3 916 847	519,400
47	Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	212,007	12 525	3 138 206	455,296
23	Crude Wood Materials – Matières de bois brutes	162,512	15 040	2 769 037	487,847
14	Other Foods, Food Materials – Autres aliments, ingrédients alimentaires	159,142	4 024	2 192 910	229,052
27	Crude Non-metallic Minerals – Minéraux bruts non métalliques	153,139	25 461	3 001 538	784,908
44	Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	147,104	8 059	2 881 056	284,582
33	Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	124,458	8 723	2 999 517	279,980
35	Paper and Paperboard – Papier et carton	83,784	3 178	1 633 742	140,670
40	Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	69,988	2 813	803 920	95,443
17	Beverages – Boissons	62,521	2 442	883 073	113,097
42	Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	61,448	1 829	843 354	80,569
41	Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	60,677	2 878	1 045 977	92,364
01	Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes	58,949	813	902 038	57,946
05	Dairy Products, Eggs and Honey – Produits laitiers, oeufs et miel	56,159	2 857	591 617	180,170
99	General or Unclassified Freight – Fret général ou non classé	51,369	1 518	757 655	81,217
TOTAL		1,696,574	108 085	28 360 487	3,882,541

Figure 3.19

For-hire Trucking, 1986: Selected Estimates by Commodity Section by Weight Group, Class I and II Carriers

		Up to – Jusqu'à 100 kg	100 - 999 kg	1 000 - 1 999 kg	2 000 - 4 999 kg	5 000 - 9 999 kg	10 000 - 19 999 kg
Live animals							
Revenue	\$	4,698	1,525,934	661,259	1,834,564	3,131,525	17,911,770
Tonnes		8	8 894	8 479	28 504	78 699	481 238
Tonne-kilometres		1 265	3 986 961	2 791 830	13 327 339	30 280 222	187 913 500
Shipments	No.	117	14,623	5,769	8,383	10,362	34,346
Food, feed, beverage and tobacco							
Revenue	\$	17,600,581	84,686,230	42,465,456	77,089,683	105,272,090	266,468,080
Tonnes		38 318	515 754	504 082	1 054 370	2 180 260	6 655 174
Tonne-kilometres		17 977 921	263 741 237	209 679 864	512 106 997	862 409 050	3 344 170 850
Shipments	No.	761,804	1,445,412	353,712	321,435	291,760	450,566
Crude materials, inedible							
Revenue	\$	2,965,432	8,792,725	3,489,394	7,687,189	7,547,701	66,039,086
Tonnes		4 306	32 706	21 082	74 758	185 327	3 827 986
Tonne-kilometres		2 418 020	23 889 349	14 454 156	42 093 906	64 946 104	815 407 346
Shipments	No.	105,405	97,140	14,634	23,539	24,627	239,556
Fabricated materials, inedible							
Revenue	\$	58,701,319	182,558,728	75,811,348	103,167,226	84,989,193	239,812,318
Tonnes		83 981	730 193	453 250	979 619	1 526 372	7 937 680
Tonne-kilometres		54 716 236	449 518 275	266 358 320	527 353 056	741 941 645	3 164 853 799
Shipments	No.	1,951,383	2,146,306	323,761	304,653	206,082	494,938
End products, inedible							
Revenue	\$	202,783,179	443,233,908	289,855,959	259,206,166	167,856,643	199,721,050
Tonnes		284 638	1 624 947	2 445 375	1 549 864	2 030 599	4 800 594
Tonne-kilometres		206 260 379	1 139 822 007	1 102 252 970	1 014 485 519	958 273 161	2 281 628 123
Shipments	No.	7,932,725	5,034,977	1,848,639	499,224	286,752	329,742
General or unclassified freight							
Revenue	\$	13,743,225	23,577,182	7,820,270	12,578,822	19,190,794	26,183,134
Tonnes		14 058	82 999	36 366	84 566	231 900	595 808
Tonne-kilometres		11 401 067	66 637 512	28 342 000	60 921 794	191 712 432	366 511 592
Shipments	No.	472,464	255,670	26,375	25,645	29,074	40,141
Total							
Revenue	\$	295,798,434	744,374,708	420,103,685	461,563,650	387,987,945	816,135,437
Tonnes		425 309	2 995 494	3 468 634	3 771 681	6 233 158	24 298 479
Tonne-kilometres		292 774 887	1 947 595 340	1 623 879 139	2 170 288 611	2 849 562 615	10 160 485 211
Shipments	No.	11,178,257	8,972,527	2,572,087	1,181,913	848,292	1,589,179

Figure 3.19

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Certaines estimations selon la section des produits et le poids, pour les transporteurs des catégories I et II

20 000 - 29 999 kg	30 000 - 44 999 kg	45 000 - 64 999 kg	65 000 kg and over – et plus	Total		
						Animaux vivants
16,819,607	2,241,871	891,203	137,075	45,159,506	\$	Recettes
485 954	81 303	22 522	13 483	1 209 084		Tonnes
271 073 686	59 177 140	32 136 768	4 878 322	605 567 033		Tonnes-kilomètres
20,822	2,267	443	161	97,021	Nbre	Livraisons
						Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs
149,556,018	65,061,807	3,818,685	2,504,293	814,522,923	\$	Recettes
5 226 449	4 555 812	290 067	525 748	21 546 035		Tonnes
2 523 437 083	1 402 518 604	82 343 468	131 229 677	9 349 614 751		Tonnes-kilomètres
221,382	131,242	5,600	5,918	3,964,700	Nbre	Livraisons
						Matières brutes non comestibles
136,313,888	217,033,930	20,907,001	2,198,489	472,974,837	\$	Recettes
13 168 264	30 252 959	2 447 540	291 675	50 306 602		Tonnes
2 208 960 804	4 375 377 228	536 294 589	36 988 650	8 120 830 151		Tonnes-kilomètres
517,070	847,950	48,469	3,985	1,922,329	Nbre	Livraisons
						Demi-produits non comestibles
368,675,666	451,252,621	31,703,989	4,245,008	1,600,917,414	\$	Recettes
16 150 957	31 146 421	4 767 323	321 574	64 097 372		Tonnes
6 262 234 134	8 478 147 692	1 036 949 621	152 094 012	21 134 166 790		Tonnes-kilomètres
656,314	868,433	97,658	4,193	6,996,500	Nbre	Livraisons
						Produits finals non comestibles
56,806,974	15,555,532	2,061,880	379,877	1,637,461,169	\$	Recettes
1 770 332	823 081	94 696	176 399	15 600 525		Tonnes
962 092 128	319 261 953	43 815 091	597 404 939	8 625 296 270		Tonnes-kilomètres
78,091	24,207	1,882	813	15,987,163	Nbre	Livraisons
						Fret ordinaire ou non classé
19,545,695	3,450,828	13,522	43,687	126,147,159	\$	Recettes
725 245	181 450	181	2 197	1 954 772		Tonnes
318 660 728	49 335 774	282 991	1 152 209	1 094 958 100		Tonnes-kilomètres
32,915	5,416	4	21	887,436	Nbre	Livraisons
						Total
747,717,849	754,596,590	59,396,278	9,508,431	4,697,183,007	\$	Recettes
37 527 201	67 041 027	7 622 329	1 331 076	154 714 389		Tonnes
12 546 458 563	14 683 818 391	1 731 822 528	923 747 809	48 930 433 095		Tonnes-kilomètres
1,526,594	1,879,515	154,056	15,092	29,746,605	Nbre	Livraisons

Figure 3.20

For-hire Trucking, 1986: Selected Estimates by Originating Province/Territory by Territory by Weight Group, Class I and II Carriers

		Up to – Jusqu'à 100 kg	100 - 999 kg	1 000 - 1 999 kg	2 000 - 4 999 kg	5 000 - 9 999 kg	10 000 - 19 999 kg
Newfoundland and Prince Edward Island							
Revenue	\$	2,036,777	5,884,048	3,762,966	4,979,489	3,134,113	10,641,810
Tonnes		3 839	28 743	16 375	29 011	32 116	144 114
Tonne-kilometres		2 047 500	14 548 391	10 033 315	17 730 128	17 716 426	167 199 408
Shipments	No.	79,767	84,645	11,642	9,106	4,766	12,350
Nova Scotia							
Revenue	\$	5,519,510	14,588,336	10,600,646	10,769,351	9,133,687	23,917,535
Tonnes		12 555	93 405	102 985	77 556	122 451	712 351
Tonne-kilometres		5 662 761	42 124 096	39 139 345	45 625 477	56 393 386	282 120 720
Shipments	No.	284,192	292,193	72,561	24,016	17,258	48,585
New Brunswick							
Revenue	\$	5,174,721	14,362,529	9,231,596	10,604,065	9,871,955	37,246,695
Tonnes		10 677	86 803	110 721	107 452	174 933	1 248 982
Tonne-kilometres		4 402 619	36 120 565	30 511 596	40 867 280	78 858 515	409 017 814
Shipments	No.	227,946	266,151	76,646	32,436	23,304	78,209
Québec							
Revenue	\$	72,432,302	179,609,397	66,916,122	88,441,901	68,418,963	158,000,429
Tonnes		93 881	668 603	505 306	752 728	1 097 282	4 915 670
Tonne-kilometres		64 944 155	381 769 718	231 359 075	393 963 055	463 018 761	1 727 001 589
Shipments	No.	2,200,801	2,016,939	373,651	239,432	149,324	327,946
Ontario							
Revenue	\$	123,364,309	322,213,055	205,295,034	197,650,538	170,443,525	283,524,602
Tonnes		174 492	1 232 292	1 908 520	1 748 595	3 158 040	9 505 736
Tonne-kilometres		122 023 222	837 112 598	793 625 990	941 129 223	1 126 736 207	3 171 077 440
Shipments	No.	5,055,837	3,597,077	1,428,261	550,378	434,156	632,742
Manitoba							
Revenue	\$	15,486,567	40,354,383	20,675,933	23,751,373	21,734,737	49,539,388
Tonnes		24 842	174 957	133 811	166 164	208 287	831 295
Tonne-kilometres		19 685 886	139 362 600	90 112 058	150 382 516	203 408 058	888 307 159
Shipments	No.	570,161	549,210	98,562	51,768	28,223	51,420
Saskatchewan							
Revenue	\$	7,422,490	17,690,908	9,890,172	13,407,055	10,716,941	33,075,851
Tonnes		14 546	101 688	93 529	101 254	188 117	1 202 591
Tonne-kilometres		6 342 691	38 942 217	32 570 339	49 978 339	90 119 037	490 207 553
Shipments	No.	319,311	322,197	68,634	31,432	24,796	75,164
Alberta							
Revenue	\$	32,880,898	72,906,693	44,132,076	54,476,589	48,008,182	128,013,436
Tonnes		50 013	332 861	295 718	382 828	685 390	3 582 554
Tonne-kilometres		31 748 693	207 454 434	173 945 635	256 635 868	447 425 045	1 791 068 127
Shipments	No.	1,212,967	1,025,629	218,125	119,446	90,869	227,798
British-Columbia, Yukon and Northwest Territories							
Revenue	\$	31,480,857	76,765,359	49,599,137	57,483,288	46,525,842	92,175,692
Tonnes		40 462	276 142	301 669	406 092	566 541	2 105 186
Tonne-kilometres		35 867 360	250 160 722	222 581 786	273 976 726	365 887 180	1 234 485 400
Shipments	No.	1,227,275	1,035,698	224,004	123,899	75,594	134,215
CANADA							
Revenue	\$	295,798,434	744,374,708	420,103,685	461,563,650	387,987,945	816,135,437
Tonnes		425 309	2 995 494	3 468 634	3 771 681	6 233 158	24 298 479
Tonne-kilometres		292 774 887	1 947 595 340	1 623 879 139	2 170 288 611	2 849 562 615	10 160 485 211
Shipments	No.	11,178,257	8,972,527	2,572,087	1,181,913	848,292	1,589,179

Figure 3.20

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Certaines estimations selon la province ou le territoire d'origine et le poids, pour les transporteurs des catégories I et II

20 000 - 29 999 kg	30 000 - 44 999 kg	45 000 - 64 999 kg	65 000 kg and over – et plus	Total		
						Terre-Neuve et Île-du-Prince-Édouard
16,712,254	2,771,737	746,811	181,907	50,852,182	\$	Recettes
597 482	117 864	43 661	3 597	1 066 802		Tonnes
323 244 522	56 366 256	22 165 407	3 219 086	634 290 439		Tonnes-kilomètres
22,803	3,520	802	49	228,086	Nbre	Livraisons
						Nouvelle-Écosse
26,440,932	12,784,768	70,279	...	113,825,045	\$	Recettes
1 581 930	1 240 337	7 432	...	3 951 003		Tonnes
456 414 602	261 103 898	1 541 833	...	1 190 126 119		Tonnes-kilomètres
60,781	37,478	141	...	834,890	Nbre	Livraisons
						Nouveau-Brunswick
57,232,744	30,825,783	158,823	163,554	174,872,465	\$	Recettes
2 425 418	2 233 140	10 302	24 499	6 432 929		Tonnes
1 005 207 110	530 655 164	4 137 776	7 157 226	2 146 935 665		Tonnes-kilomètres
97,994	66,544	197	294	867,569	Nbre	Livraisons
						Québec
137,849,307	130,104,333	13,733,077	1,672,302	917,178,133	\$	Recettes
6 508 175	9 612 930	1 172 886	180 590	25 508 050		Tonnes
2 174 808 664	2 299 500 686	372 386 926	38 425 065	8 147 177 693		Tonnes-kilomètres
263,977	277,042	23,386	2,435	5,861,360	Nbre	Livraisons
						Ontario
204,094,329	291,125,615	23,224,620	2,183,372	1,823,119,000	\$	Recettes
11 138 504	34 640 080	2 440 557	328 584	66 275 400		Tonnes
3 119 667 827	5 337 978 488	656 047 463	653 934 001	16 759 332 458		Tonnes-kilomètres
451,765	952,889	48,978	2,520	13,096,750	Nbre	Livraisons
						Manitoba
30,773,590	26,878,322	1,158,118	920,312	231,272,723	\$	Recettes
1 482 025	2 771 496	176 963	400 838	6 370 677		Tonnes
578 277 500	899 197 925	26 881 711	45 917 583	3 041 532 996		Tonnes-kilomètres
63,230	75,645	3,493	4,596	1,477,799	Nbre	Livraisons
						Saskatchewan
38,620,793	38,117,191	3,017,649	453,369	172,412,416	\$	Recettes
1 835 076	2 572 961	265 043	39 922	6 414 728		Tonnes
672 109 286	1 138 594 589	100 988 897	16 242 934	2 636 095 882		Tonnes-kilomètres
78,863	74,822	5,133	497	988,567	Nbre	Livraisons
						Alberta
123,181,572	125,628,570	6,377,139	1,002,409	636,607,564	\$	Recettes
5 377 023	7 214 779	385 656	83 967	18 390 789		Tonnes
2 292 069 090	2 331 081 532	164 205 788	78 655 849	7 774 290 061		Tonnes-kilomètres
224,127	206,022	7,496	931	3,303,889	Nbre	Livraisons
						Colombie-Britannique, Yukon et Territoires du Nord-Ouest
112,812,057	96,360,270	10,409,763	2,931,207	577,043,472	\$	Recettes
6 581 568	6 637 440	3 119 829	269 079	20 304 009		Tonnes
1 924 679 963	1 829 369 852	383 466 727	80 196,006	6 600 651 782		Tonnes-kilomètres
263,055	185,554	64,430	3,770	3,087,696	Nbre	Livraisons
						CANADA
747,717,849	754,596,590	59,396,278	9,508,431	4,697,183,007	\$	Recettes
37 527 201	67 041 027	7 622 329	1 331 076	154 714 389		Tonnes
12 546 458 563	14 683 818 391	1 731 822 528	923 747 809	48 930 433 095		Tonnes-kilomètres
1,526,594	1,879,515	154,056	15,092	29,746,605	Nbre	Livraisons

As for interregional movements, the pattern was not very different; LTL shipments travelled longer distances than did TL shipments. It is interesting to note that TL shipments originating in Quebec travelled shorter distances than similar shipments originating in any of the other regions. This can be partially explained by the fact that, in revenues terms, Quebec transported 27% of its goods to Ontario (see figure 3.9) and the number one origin and destination pair was Montreal-Toronto. (For further information on Trucking Origin and Destination pairs, refer to the Surface Marine Service Bulletin, Vol. 4, No. 1, Catalogue 50-002.)

As indicated in Figure 3.21, the distribution of revenues over the six major commodities sections shows that the trucking industry derives the majority of its revenues (69%) from the transport of "End Products, Inedible" and "Fabricated Materials, Inedible".

Figure 3.21

For-Hire Trucking, 1986: Distribution of Truck Traffic by Commodity Section, Class I and II Carriers
Camionnage pour compte d'autrui, 1986: ventilation du volume de camionnage par section de produits, pour les transporteurs des catégories I et II

Commodity section Section de produits	Percentage of traffic Proportion du trafic			
	Revenue	Tonnes		Shipments
	Recettes		Tonne-kilometres Tonnes-kilomètres	Livraisons
Live animals – Animaux vivants	0.9	0.8	1.2	0.3
Food, feed, beverage and tobacco – Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs	17.3	13.9	19.1	13.3
Crude materials, edible – Matières brutes non comestibles	10.1	32.5	16.6	6.4
Fabricated materials, inedible – Demi-produits non comestibles	34.1	41.4	43.2	23.4
End products, inedible – Produits finals non comestibles	34.9	10.1	17.7	53.6
General or unclassified freight – Fret ordinaire ou non classé	2.7	1.3	2.2	3.0
Total	100.0	100.0	100.0	100.0

Figure 3.22

For-Hire Trucking, 1986: Distribution of Truck Traffic by Weight Group, Class I and II Carriers
Camionnage pour compte d'autrui, 1986: ventilation du volume de camionnage par groupe de poids, pour les transporteurs des catégories I et II

Weight group Groupe de poids	Percentage of traffic Proportion du trafic			
	Revenue	Tonnes		Shipments
	Recettes		Tonne-kilometres Tonnes-kilomètres	Livraisons
Up to 100 kg – Jusqu'à 100 kg	6.3	0.3	0.6	37.4
100 to 999 kg – 100 à 999 kg	15.8	1.9	4.0	30.0
1 000 to 1 999 kg – 1 000 à 1 999 kg	8.9	2.3	3.3	8.6
2 000 to 4 999 kg – 2 000 à 4 999 kg	9.8	2.4	4.4	3.9
5 000 to 9 999 kg – 5 000 à 9 999 kg	8.3	4.0	5.8	2.8
10 000 to 19 999 kg – 10 000 à 19 999 kg	17.4	15.7	20.8	5.3
20 000 to 29 999 kg – 20 000 à 29 999 kg	15.9	24.3	25.6	5.1
30 000 to 44 999 kg – 30 000 à 44 999 kg	16.1	43.3	30.0	6.3
45 000 to 64 999 kg – 45 000 à 64 999 kg	1.3	4.9	3.6	0.5
65 000 kg and over – 65 000 kg et plus	0.2	0.9	1.9	0.1
Total	100.0	100.0	100.0	100.0

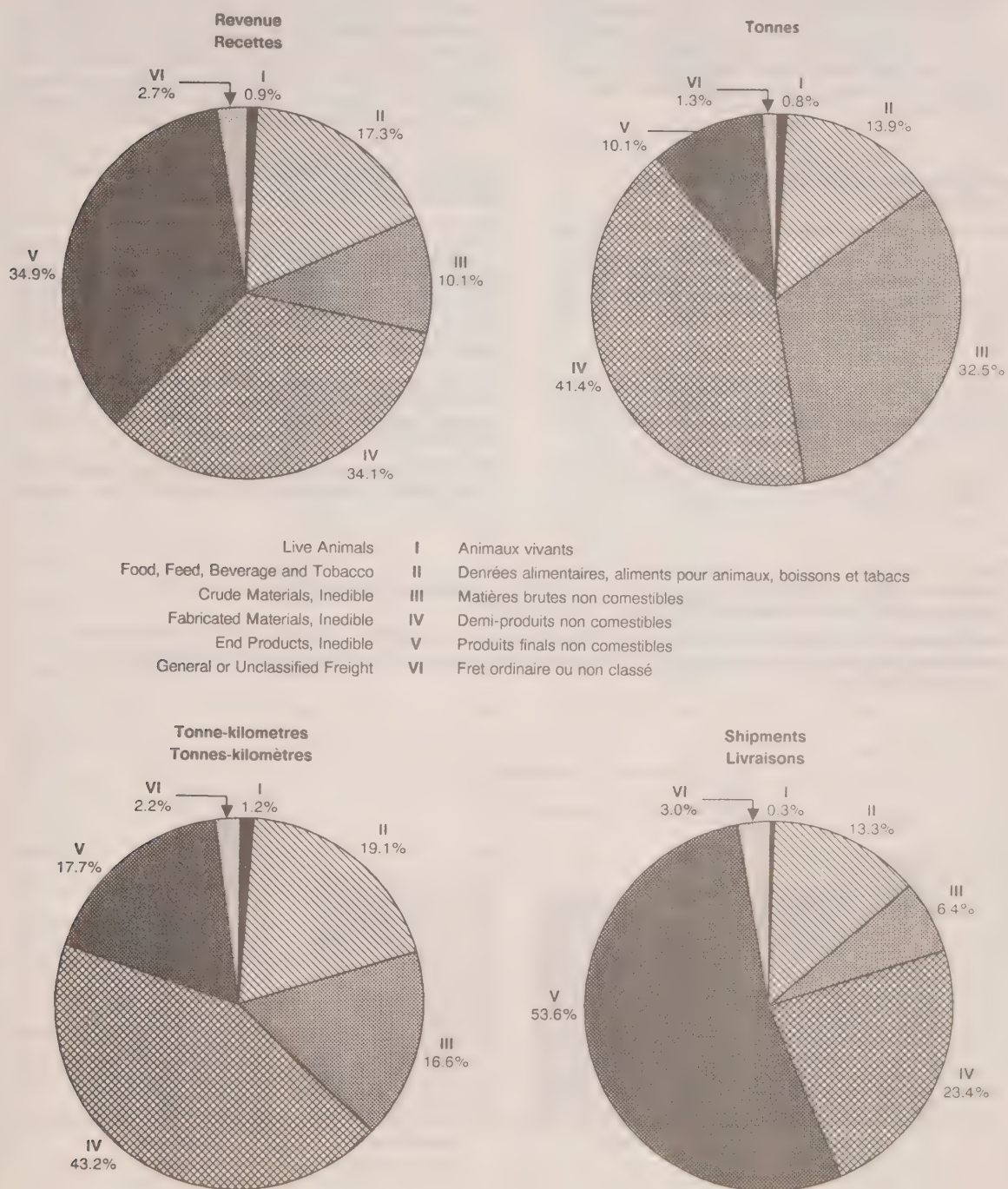
La tendance pour le transport interrégional n'est pas tellement différente: les voyages en charge partielle sont plus longs que ceux en charge complète. Il est intéressant de noter que les voyages en charge complète en provenance du Québec sont plus courts que les voyages de ce genre fait à partir des autres régions. Le fait que le Québec tire 27 % de ses recettes du transport de marchandises vers l'Ontario (voir figure 3.9) et que la première paire de villes, définie selon l'origine et la destination, soit Montréal-Toronto explique en partie ces résultats. (Pour plus de renseignements sur les axes du camionnage définis par origine et destination, se reporter au Bulletin de service sur les transports terrestre et maritime, vol. 4, n° 1 (n° 50-002 au catalogue)).

Comme le montre la figure 3.21, la répartition des recettes entre les six principales sections de produits révèle que l'industrie du camionnage tire la plus grande partie de ses recettes (69%) du transport de "produits finals non comestibles" et de "demi-produits non comestibles".

Figure 3.23

Percentage of For-hire Traffic by Commodity Section, 1986

Proportion du camionnage pour compte d'autrui selon la section du produit, 1986



The major portion of truck traffic (49%) is associated with the three weight groups between 10 000 kilograms to 44 999 kilograms. Within these groups, the 10 000 to 19 999 kg weight group generates the greatest amount of revenues (17.4%), but only ships 15.7% of the tonnage. This suggests that these shipments are of relatively high value.

The small shipment traffic (up to 1 000 kg) constitute the majority of shipments (67%), but only generate 22% of the revenues and 2.2% of the tonnage. These data reveal that, in comparison with the heavier traffic, the small shipment traffic is a relatively expensive way to transport goods.

MAJOR POPULATION CENTRES – CLASS I AND II CARRIERS

The Census Metropolitan Area's (CMA's)¹ are the main origins and destinations of goods for the For-hire Trucking Industry. The top 5 CMA's are the destination for 29.6% of total goods shipped (\$1.39 billion) and the origin of 41.4% or \$1.95 billion worth of goods.

Figures 3.25 and 3.26 rank 24 CMA's of origin or destination on the basis of revenues. Toronto, Montreal, Vancouver, Edmonton, Winnipeg and Calgary are the most important CMA's in terms of both origin and/or destination traffic.

¹ Census Metropolitan Area is defined as the urban area with a population of 100,000 or more.

Les trois groupes de poids compris entre 10 000 kilogrammes et 44 999 kilogrammes représentent la plus grande partie du trafic (49%). De ces trois groupes, celui des 10 000 à 19 999 kg a généré le plus de recettes (17.4%) mais seulement 15.7% du tonnage. Cela signifie que les expéditions ont une valeur relativement élevée.

Les petites expéditions (jusqu'à 1 000 kg) constituent la majeure partie des expéditions (67%) mais n'ont figuré que pour 22% des recettes et pour 2.2% du tonnage. Ces données montrent bien que les petites expéditions constituent une façon relativement dispendieuse d'acheminer les marchandises, du moins par rapport à ce qu'il en coûte pour expédier de plus lourds chargements.

GRANDS CENTRES URBAINS – ACTIVITÉS DES TRANSPORTEURS DES CATÉGORIES I ET II

Les régions métropolitaines de recensement (RMR)¹ représentent les principaux points d'origine et de destination des marchandises acheminées par les transporteurs pour compte d'autrui. Les cinq plus grandes RMR sont le point de destination de 29.6% des expéditions (\$1.39 milliard) et le point d'origine de 41.4% des expéditions (\$1.95 milliard).

Les figures 3.25 et 3.26 montrent le classement des 24 premières RMR d'origine et de destination, selon les recettes. Toronto, Montréal, Vancouver, Edmonton, Winnipeg et Calgary sont les plus importantes RMR d'origine et de destination.

¹ Les régions métropolitaines de recensement sont définies comme des régions urbaines ayant 100,000 habitants et plus.

Figure 3.24

For-hire Trucking, 1986: Percentage of Total Activity Originating in/ Destined for Census Metropolitan Areas for Selected Estimates, Class I and II

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Proportion des expéditions totales en provenance et à destination des régions métropolitaines de recensement pour certaines estimations, transporteurs des catégories I et II

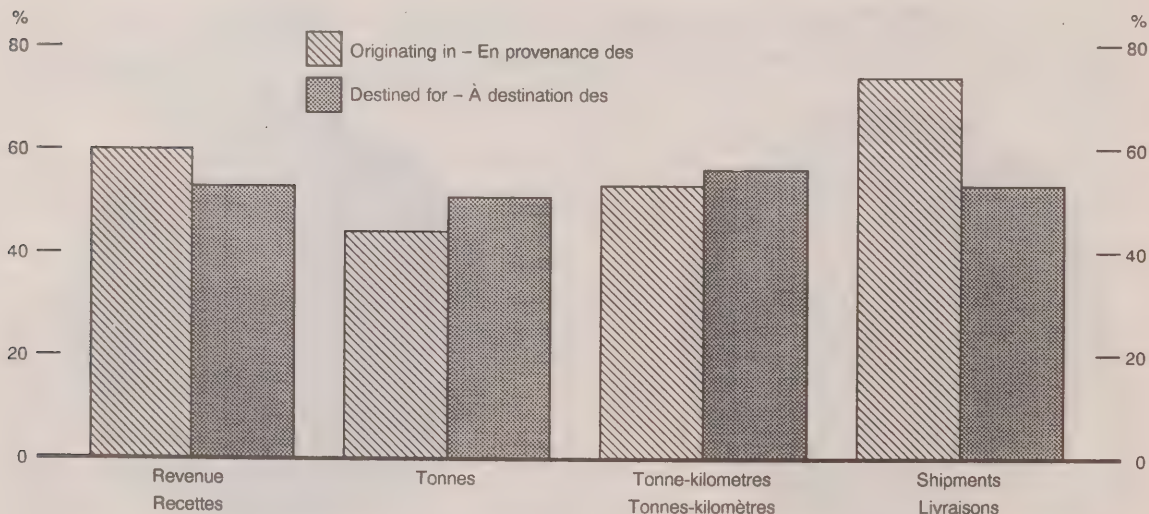


Figure 3.25

**For-hire Trucking, 1986: Ranking of Census Metropolitan Areas by Originating Movements Selected
Estimates Based on Revenue, Class I and II Carriers**

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Classement des régions métropolitaines de recensement, selon les mouvements des marchandises en provenance de ces agglomérations, à partir de certaines estimations fondées sur les recettes, pour les transporteurs des catégories I et II

Origin – Origine	Revenue	Rank	Tonnes	Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
	Recettes	Classement		Classement	Tonnes-kilomètres	Classement	Livraisons	Classement
	(\$'000)				('000)			
Toronto	754,960	1	16 382	1	5 633 526	1	7,254,593	1
Montreal	452,885	2	9 898	2	3 448 005	2	3,700,672	2
Vancouver	315,995	3	6 584	4	3 021 942	3	2,190,395	3
Edmonton	257,144	4	5 210	5	2 972 698	4	1,575,154	4
Winnipeg	165,436	5	2 232	7	1 577 483	5	1,228,928	5
Calgary	137,042	6	2 516	6	1 541 293	7	913,039	6
Hamilton	133,525	7	7 480	3	1 543 673	6	763,957	7
Windsor	74,972	8	1 753	9	636 929	8	389,363	11
Halifax	62,164	9	1 946	8	592 655	9	493,272	8
Kitchener	61,770	10	1 572	11	476 104	12	448,459	10
Quebec	54,846	11	1 467	13	455 056	13	359,815	13
Oshawa	53,905	12	1 341	15	298 005	17	469,476	9
Saskatoon	49,379	13	1 279	16	589 150	10	385,646	12
Regina	43,669	14	1 538	12	539 131	11	305,067	16
St.Catharines-Niagara	42,934	15	1 665	10	388 454	16	208,981	17
Ottawa-Hull	42,671	16	883	18	226 730	20	326,155	15
London	41,244	17	922	17	255 651	18	351,958	14
Saint John	37,627	18	1 443	14	437 527	14	163,827	18
Thunder Bay	20,114	19	636	20	406 518	15	96,281	20
Sudbury	18,398	20	648	19	246 512	19	77,248	21
St. John's	15,109	21	196	24	137 052	21	107,046	19
Trois-Rivières	10,485	22	285	22	117 759	23	44,372	23
Chicoutimi-Jonquière	10,072	23	324	21	126 995	22	31,614	24
Victoria	8,457	24	223	23	43 109	24	44,607	22

Figure 3.26

For-hire Trucking, 1986: Ranking of Census Metropolitan Areas by Destination Movements Selected Estimates Based on Revenue, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Classement des régions métropolitaines de recensement, selon les mouvements des marchandises à destination de ces agglomérations, à partir de certaines estimations fondées sur les recettes, pour les transporteurs des catégories I et II

Destination	Revenue	Rank	Tonnes	Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
	Recettes	Classement		Classement	Tonnes-kilomètres	Classement	Livraisons	Classement
	(\$'000)		('000)		('000)			
Toronto	518,549	1	25 928	1	5 488 472	1	4,289,240	1
Montreal	319,865	2	8 681	2	3 466 262	2	1,786,645	2
Vancouver	232,171	3	6 387	4	3 440 330	3	1,265,912	3
Edmonton	182,788	4	3 244	5	2 321 520	4	814,818	4
Calgary	138,861	5	2 480	7	1 558 455	6	609,637	9
Winnipeg	138,064	6	2 941	6	2 290 616	5	556,893	10
Ottawa-Hull	95,148	7	1 622	13	599 533	14	756,237	5
Hamilton	87,744	8	6 563	3	999 163	7	678,611	6
Windsor	87,041	9	2 440	8	757 120	8	632,655	8
Halifax	74,823	10	1 377	17	725 297	9	362,059	14
Quebec	73,353	11	1 832	12	713 997	10	658,010	7
Saskatoon	60,930	12	1 135	18	692 794	11	319,541	15
Regina	57,911	13	865	20	642 929	13	301,549	16
London	52,012	14	1 563	15	362 785	19	453,691	11
Kitchener	50,881	15	1 951	11	390 251	17	443,814	12
St.Catharines-Niagara	48,305	16	2 162	10	552 787	15	379,237	13
Thunder Bay	47,958	17	1 577	14	684 853	12	189,442	20
Oshawa	40,347	18	2 245	9	365 304	18	269,465	17
Saint John	35,560	19	1 472	16	351 699	20	195,021	19
Sudbury	35,045	20	872	19	283 451	21	200,644	18
St. John's	34,677	21	276	24	423 547	16	84,962	24
Victoria	29,646	22	346	23	129 691	24	188,616	21
Chicoutimi-Jonquière	21,863	23	363	22	141 882	23	123,704	23
Trois-Rivières	20,133	24	824	21	186 632	22	138,959	22

SELECTED RATIOS – CLASS I AND II CARRIERS

Figures 3.27 and 3.28 provide information on revenue earned and tonnage transported using distance groups. The shipment of goods (on a revenue basis) by the for-hire trucking industry fall into three main ranges of distances; short (25-300 km), medium (300-750 km) and long (greater than 750 km).

Most of the revenues (36%) are derived from the short distance shipments. In addition, these shipments account for 72% of the total tonnage. Conversely, the long distance shipments account for 35% of the revenues, almost equal to the short haul commodities, but these shipments only account for 9% of the total tonnage.

Figure 3.29 gives a representation of the relationship between the type of commodity transported, the revenue per tonne, revenue per shipment and weight per shipment. For example, highly manufactured goods such as road motor vehicles (\$567), chemicals and related products (\$732) and metal fabricated basic products (\$777) have very high revenues per tonne. Conversely, these commodities have a relatively low revenue per shipment. On the other hand, raw materials such as crude wood materials (\$46) and crude non-metallic materials (\$47) generate very low revenues per tonne.

Whether the commodity is transported by LT or LTL is a definite factor in the relationship between the revenue per tonne and revenue per shipment for manufactured and crude goods. The three highly manufactured commodities mentioned above were ranked in the top 6 for LTL movements, while the two raw materials were in the top three of TL movements. (see figure 3.15)

CERTAINS RATIOS – TRANSPORTEURS DES CATÉGORIES I ET II

Les figures 3.27 et 3.28 renferment des données sur les recettes réalisées et les tonnes transportées, selon la distance. Les distances parcourues par les expéditions (mesurées selon les recettes) de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui peuvent se répartir en trois catégories, soit les courtes distances (25-300 km), les moyennes distances (300-750 km) et les longues distances (plus de 750 km).

La plus grande partie des recettes (36%) sont tirées du transport de marchandises sur de courtes distances, ces expéditions représentant en outre 72% du tonnage total. Par ailleurs, les expéditions sur de longues distances représentent 35% des recettes, soit presque autant que les expéditions sur de courtes distances, mais seulement 9% du tonnage total.

La figure 3.29 établit une corrélation entre le genre de marchandises transportées, les recettes par tonne, les recettes par expédition et le poids par expédition. Par exemple, les produits de haute fabrication, tels les véhicules automobiles routiers (\$567), les produits chimiques et connexes (\$732) et les demi-produits de base en métal (\$777), ont rapporté des recettes très élevées par tonnes. Toutefois, ces produits ont rapporté relativement peu par expédition. Par contre, les matières premières, par exemple les matières de bois brutes (\$46) et les minéraux non métalliques (\$47) ont généré très peu de recettes par tonne.

La façon dont les marchandises sont transportées, c'est à dire en charge complète ou en charge partielle, est incontestablement un facteur qui influe sur le rapport entre les recettes par tonne et les recettes par expédition pour les produits manufacturés et les produits bruts. Les trois produits de haute fabrication déjà mentionnés se retrouvent parmi les six premiers produits pour ce qui est des mouvements en charge partielle, alors que les deux produits bruts précités sont parmi les trois premiers pour ce qui est des mouvements en charge complète (voir figure 3.15).

Figure 3.27

For-hire Trucking, 1986: Percentage Distribution of Revenue and Tonnes by Distance Groups, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Répartition en pourcentage des recettes et des tonnes selon la distance, pour les transporteurs des catégories I et II

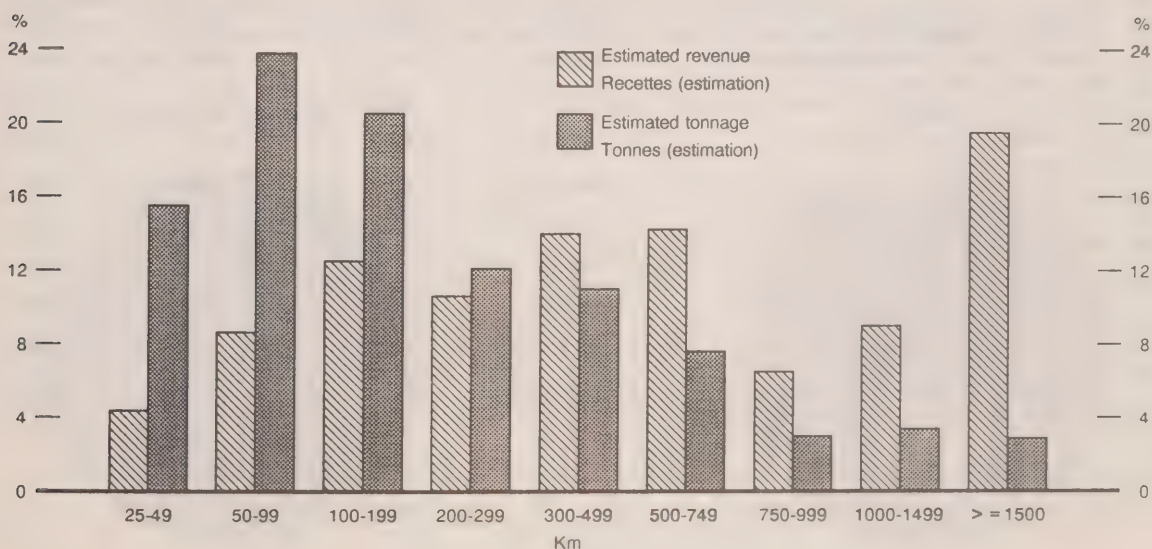


Figure 3.28

For-hire Trucking, 1986: Distribution of Revenue and Tonnes by Distance Groups, Class I and II Carriers
Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Répartition des recettes et des tonnes selon la distance, pour les transporteurs des catégories I et II

Distance group	Estimated revenue	Estimated tonnage
Distance	Recettes (estimation)	Tonnes (estimation)
	\$'000	'000
25 - 49 km	208 487	23 931
50 - 99 km	408 697	36 792
100 - 199 km	585 874	31 770
200 - 299 km	502 358	18 933
300 - 499 km	662 172	17 016
500 - 749 km	673 384	11 908
750 - 999 km	312 163	4 664
1 000 - 1 499 km	425 640	5 234
> = 1 500 km	918 408	4 467
Total	4 697 183	154 715

Figure 3.29

For-hire Trucking, 1986: Selected Ratios for the 10 Major Commodity Divisions Based on Revenue, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Certains ratios pour les 10 principales divisions de produits transportés par les camionneurs des catégories I et II fondés sur les recettes

Commodity division	Estimated revenues	Estimated rev/ship	Estimated rev/tonne	Estimated wt/ship
Division de produits	Recettes (estimation)	Recettes par livraison (estimation)	Recettes par tonne (estimation)	Poids par livraison (estimation)
	\$'000	\$	\$	Kg
58 Road Motor Vehicles - Véhicules automobiles routiers	330,224	102.48	566.58	1 273
14 Other Foods, Food Materials - Autres aliments, ingrédients alimentaires	292,745	210.21	293.09	3 961
47 Non-metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métalliques de base	260,372	300.83	269.94	14 955
43 Petroleum and Coal Products - Produits du pétrole et de la houille	254,549	371.27	165.65	23 640
44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	208,205	271.93	329.08	11 158
86 Other Household and Personal Equipment - Autres articles ménagers et personnels	179,544	680.41	953.30	1 141
23 Crude Wood Materials - Matières de bois brutes	165,869	327.89	45.57	29 774
27 Crude Non-metallic Minerals - Minéraux bruts non-métalliques	160,700	192.87	46.97	30 681
42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes	155,871	149.72	732.31	2 388
46 Metal Fabricated Basic Products - Demi-produits de base en métal	155,404	122.19	777.09	2 073

SELECTED STATISTICS – CLASS III CARRIERS

Figure 3.30 shows the characteristics of the Class III carriers. The overwhelming proportion of revenues (88%) and tonnes (96%) are derived from the intraprovincial traffic of commodities. In addition, the Class III carriers are transporting truckload shipments.

Figure 3.31 provides information on the commodity divisions transported by the Class III carriers. In general, the Class III carriers transport raw materials such as crude wood materials and crude non-metallic minerals.

CERTAINES STATISTIQUES – TRANSPORTEURS DE LA CATÉGORIE III

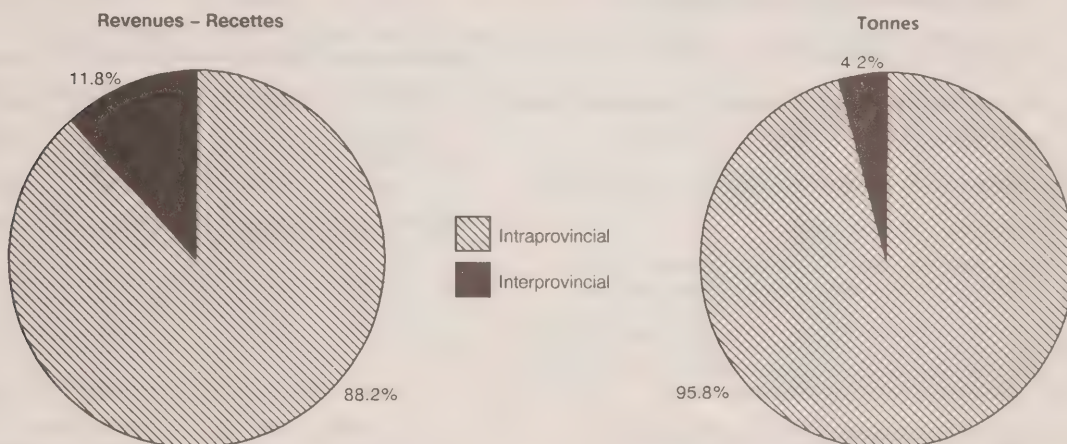
La figure 3.30 montre les caractéristiques des transporteurs de la catégorie III. L'essentiel des recettes (88%) et du tonnage (96%) provient du trafic intraprovincial de marchandises. En outre, les transporteurs de la catégorie III acheminent leurs expéditions en charge complète.

La figure 3.31 donne des renseignements sur les divisions de produits transportées par les camionneurs de la catégorie III. En général, les transporteurs de la catégorie III ont acheminé des matières premières, telles que des matières de bois brutes et des minéraux bruts non métalliques.

Figure 3.30

For-hire Trucking, 1986: Intraprovincial and Interprovincial Movements for Selected Estimates, Class III Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Mouvements intraprovinciaux et interprovinciaux pour certaines estimations relatives aux transporteurs de la catégorie III



Breakdown of Movements by Weight Group for Selected Estimates, Class III Carriers

Ventilation du transport selon le poids pour certaines estimations relatives aux transporteurs de la catégorie III

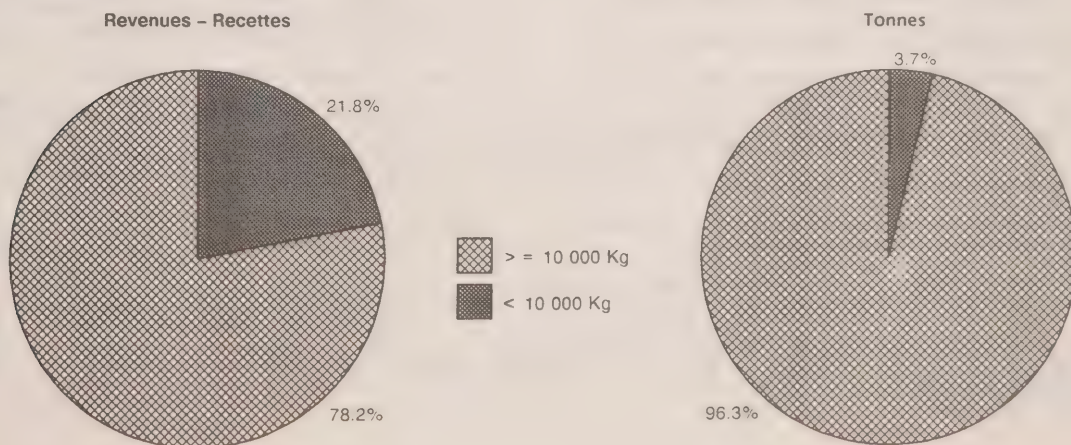


Figure 3.31

For-hire Trucking, 1986: Estimated Transport Revenues and Tonnage for the Movement of Goods by Commodity Division, Class III Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Estimations des recettes tirées des mouvements de marchandises et du nombre de tonnes, selon la division de produits transportés par les camionneurs de la catégorie III

Code	Commodity division Division de produits	Revenue Recettes		Tonnes	
		\$'000	C.V. ¹	'000	C.V. ¹
23	Crude Wood Materials – Matières de bois brutes	76,503	(9.45)	7 388	(9.87)
99	General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	51,511	(15.62)	1 769	(24.64)
27	Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole)	50,915	(12.44)	10 580	(13.18)
05	Dairy Products, Eggs and Honey – Produits laitiers, oeufs et miel	18,811	(17.02)	1 674	(24.76)
14	Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	16,503	(30.73)	546	(24.05)
47	Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	14,164	(20.49)	975	(23.10)
43	Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	14,044	(25.14)	1 473	(25.84)
33	Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	13,023	(24.64)	1 028	(31.80)
52	Special Industry Machinery – Machines industrielles spéciales	11,309	(19.84)	461	(20.36)
00	Live Animals – Animaux vivants	11,074	(12.22)	632	(9.85)
06	Cereal Grains (inc. Seed, Flour, Meal and Cereal Prep.) – Grains de céréales (incluant semence, farine, semoule)	10,859	(25.22)	1 612	(42.27)
41	Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	9,139	(44.89)	259	(29.79)
26	Coal, Crude Petroleum and Related Crude Products – Houille, pétrole brut et produits bruts connexes	8,363	(28.42)	998	(28.15)
21	Crude Veg. Prod., Inedible (exc. Tob., Fibres and Wood) – Prod. bruts d'or. vég., n.comes. (sauf tabac, fibres, bois)	6,369	(47.74)	486	(52.59)
42	Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	5,752	(33.36)	256	(44.08)
44	Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	5,436	(23.23)	265	(27.51)
58	Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	4,866	(25.41)	88	(20.30)
74	Furniture and Fixtures – Meubles et accessoires	3,647	(41.03)	139	(75.73)
09	Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes	3,569	(11.72)	135	(13.36)
29	Other Waste and Scrap Materials – Autres déchets et rebuts	2,892	(54.76)	142	(53.06)
35	Paper and Paperboard – Papier et carton	2,575	(55.56)	98	(59.84)
15	Fodder and Feed (except Unmilled Cereals) – Fourrage et aliments pour animaux (sauf céréales n.moul.)	2,509	(16.67)	172	(16.02)
25	Metal Ores, Metal in Ores, Concentrates and Scrap – Minerais de métaux, métaux de minerais, conc. et déchets	2,059	(67.95)	343	(78.61)
46	Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal	1,982	(40.18)	181	(58.25)

See footnote at end of table.

Voir note à la fin du tableau.

Figure 3.31

For-hire Trucking, 1986: Estimated Transport Revenues and Tonnage for the Movement of Goods by Commodity Division, Class III Carriers – Concluded

Camionnage pour compte d'autrui, 1986: Estimations des recettes tirées des mouvements de marchandises et du nombre de tonnes, selon la division de produits transportés par les camionneurs de la catégorie III – fin

Code	Commodity division	Revenue		Tonnes	
	Division de produits	\$'000	C.V. ¹	'000	C.V. ¹
01	Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes	1,710	(10.20)	24	(15.42)
50	Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function – Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction	1,629	(31.24)	129	(43.09)
03	Fish – Poisson	1,297	(18.89)	41	(25.08)
17	Beverages – Boissons	1,282	(32.98)	96	(45.25)
89	Printed Matter – Imprimés	1,050	(43.68)	33	(42.80)
85	Kitchen Utensils, Cutlery and Tableware (exc. Silverware) – Art. de cuisine, coutellerie, art. de table (sauf argenterie)	1,044	(88.64)	1	(88.64)
95	Containers and Closures – Récipients, contenants, conteneurs et fermetures	921	(54.09)	38	(57.78)
96	Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière	814	(74.84)	8	(79.05)
88	Medical Supplies, Ophthalmic Goods and Orthopaedic App. – Fournitures médicales, articles ophtalmiques, app. ortho.	730	(66.82)	3	(58.19)
83	Other Rec. Equip., Toys, Games, Sporting and Athletic Goods – Autre mat. récréatif, jouets, jeux, art. sport, athlé.	695	(78.73)	36	(81.43)
34	Pulp – Pâte	686	(90.75)	119	(90.75)
59	Ships and Boats – Navires et bateaux	657	(67.00)	48	(66.88)
45	Non-ferrous Metals – Métaux non ferreux	602	(15.52)	43	(14.13)
54	Agricultural Machinery and Equipment (except Tractors) – Machines et matériel agricoles (sauf les tracteurs)	585	(69.32)	88	(84.17)
69	Other Electric Equipment and Appliances – Autres appareils et accessoires électriques	520	(87.71)	1	(87.71)
68	Electric Lighting, Distribution and Control Equipment – Matériel élect. d'éclairage, de distribution et commande	261	(65.80)	3	(57.30)
94	Miscellaneous End-products – Produits finals divers	238	(--)	--	(--)
40	Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	221	(60.38)	16	(61.14)
80	Toiletries, Cleaning Prep. and Chemical Specialities – Articles de toilette, produits de nettoyage et spéc. chim.	191	(92.94)	--	(92.94)
78	Apparel and Accessories – Vêtements et accessoires	179	(92.75)	5	(92.75)
18	Tobacco – Tabacs	147	(73.39)	16	(73.39)
20	Crude Animal Products, Inedible (except Fibres) – Produits bruts d'origine animale, n. comes. (sauf fibre)	135	(--)	4	(--)
62	Rubber Tires and Tubes – Pneus et chambres à air en caoutchouc	103	(89.81)	25	(89.81)

¹ Coefficient of variation.

¹ Coefficient de variation.

CHAPTER 4

**Private
Trucking:
Industry Structure**

CHAPITRE 4

**Camionnage pour
compte propre:
Structure de l'industrie**

INTRODUCTION

This chapter of the publication presents the results of the 1986 Private Trucking Survey, which was partly sponsored by Transport Canada. The objectives of the survey were to:

- (1) obtain information about the size, structure and economic performance of the private trucking industry; and
- (2) to provide estimates for the origin and destination of intercity commodity movements of the private trucking industry.

The private trucking survey frame was developed using provincial motor vehicle registration files. For budgetary and practical considerations, the survey frame and subsequent mail-out of questionnaires were limited to private truckers operating 15 or more commercial vehicles (straight trucks, road tractors and trailers).

The definition used for the data presented in this publication was: operators of commercial vehicles who carried freight; could provide principal trucking-related statistics such as fuel consumed and employment; used dedicated drivers (on payroll), leased drivers or broker operators; and had at least 15 commercial vehicles licensed in the operator's name.

It should be noted that the composition of the trucking firms responding to the 1986 survey is different than those responding to the 1985 mailout, therefore, year-to-year comparisons should be undertaken with caution.

A more detailed description of the Private Trucking Survey is provided in the Methods, Data Quality and Limitations section on page 205 of this publication.

INDUSTRY STRUCTURE

INDUSTRY SERVED

Summary information by principal industry served by private trucking is presented in Figure 4.1.

- In terms of operating expenses, manufacturing (\$1,122 million), "others" (\$914 million) and wholesale trade (\$760 million) were the most important industry groups.
- The major operating expenditures are for salaries and wages for drivers on company payroll (29.9%), repairs and maintenance (16.2%), and fuel, including fuel tax (15.3%).

INTRODUCTION

Le présent chapitre de la publication renferme les résultats de l'enquête sur le camionnage pour compte propre pour l'année 1986, qui a été en partie parrainée par Transports Canada. L'enquête visait:

- (1) à recueillir des renseignements sur la taille, la structure et le rendement économique du secteur du camionnage pour compte propre; et
- (2) à établir des estimations sur l'origine et la destination des mouvements interurbains dans le secteur du camionnage pour compte propre.

La base de sondage de l'enquête sur le camionnage pour compte propre a été établie à l'aide des fichiers provinciaux des immatriculations de véhicules automobiles. Pour des raisons économiques et pratiques, la base de sondage et l'envoi des questionnaires ont été limités aux transporteurs pour compte propre exploitant 15 véhicules commerciaux ou plus (y compris les camions, les tracteurs routiers et les remorques).

Les données utilisées dans la présente publication respectent la définition suivante: exploitants de véhicules commerciaux qui transportent des marchandises, peuvent fournir des statistiques principales sur le camionnage (comme le carburant consommé et la main-d'œuvre), ont recours aux services de leurs propres chauffeurs (inscrits sur la liste de paie de l'entreprise), de chauffeurs dont les services sont loués pour une période déterminée ou de chauffeurs contractants et possèdent au moins 15 véhicules commerciaux enregistrés au nom de l'exploitant.

Il convient de noter que l'échantillon des entreprises de camionnage utilisé pour l'enquête de 1986 diffère de celui utilisé pour 1985, de sorte que les comparaisons d'une année à l'autre doivent être faites avec prudence.

Une description détaillée de l'enquête sur le camionnage pour compte propre se retrouve à la section Méthodes, qualité et limites des données à la page 205 de la présente publication.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

SECTEURS DESSERVIS

La figure 4.1 présente des renseignements sommaires sur le camionnage pour compte propre, ventilés selon les grands secteurs desservis.

- Les principaux secteurs sur le plan des dépenses d'exploitation sont les industries manufacturières (\$1,122 millions), les "autres" industries (\$914 millions) et le commerce de gros (\$760 millions).
- Les traitements et salaires des chauffeurs sur la liste de paie de la compagnie représentent une plus grande proportion des dépenses d'exploitation (29.9%) que tout autre poste de dépense, suivis des réparations et de l'entretien (16.2%) et du carburant, taxe comprise (15.3%).

Figure 4.1

Private Trucking, 1986: Summary Statistics – Industry Groups

No.			Construction	Manufacturing	Others ¹	Government
				Manufactu- rières	Autres ¹	Gouverne- mentaux
1	Number of firms reporting		616	561	577	424
Operating expenses						
2	Drivers on company payroll	\$	101,463,178	404,533,569	203,128,305	177,035,124
3	Drivers leased	"	1,401,089	28,639,648	2,197,210	1,782,386
4	Mechanics	"	32,821,218	44,663,687	62,532,458	67,197,756
5	Others	"	19,616,980	53,248,470	39,528,507	46,257,610
6	Fuel (including fuel tax)	"	83,179,945	153,527,595	157,779,884	92,834,713
7	Repairs and maintenance (including purchased repairs, tires and lubricants)	"	96,184,241	144,224,261	171,773,023	128,328,471
8	Broker operators	"	48,796,691	65,586,782	69,155,527	41,861,383
9	Purchased trans. railroad (piggyback)	"	48,000	13,106,775	3,250,014	...
10	Vehicle rent without drivers	"	6,210,737	50,863,092	28,713,633	6,984,950
11	Insurance and licenses	"	21,391,168	29,874,750	29,274,481	14,558,753
12	Depreciation on transport equipment	"	41,465,989	100,904,289	104,429,363	39,208,045
13	Other expenses	"	10,012,348	32,413,316	42,093,376	3,988,710
14	Total operating expenses	"	462,591,584	1,121,586,234	913,855,781	620,037,901
Employees						
15	Drivers	No.	4,588	13,756	8,302	7,687
16	Salary and wages	\$	102,864,267	433,173,217	205,325,515	178,817,510
17	Average salary	"	22,420	31,490	24,732	23,262
18	Mechanics	No.	1,236	1,503	2,254	2,411
19	Salary and wages	\$	32,821,218	44,663,687	62,532,458	67,197,756
20	Average salary	"	26,554	29,716	27,743	27,871
21	Other	No.	931	2,074	1,850	2,048
22	Salary and wages	\$	19,616,980	53,248,470	39,528,507	46,257,610
23	Average salary	"	21,071	25,674	21,367	22,587
Equipment operated (owned or leased), distance travelled and fuel consumed						
24	Straight trucks	No.	18,384	15,260	38,327	36,561
25	Total distance travelled	Km	479 506 786	432 784 734	923 554 799	647 026 649
26	Average distance per unit	"	26 083	28 361	24 097	17 697
27	Total fuel consumed	L	151 436 115	162 245 484	298 613 031	211 156 899
28	Average fuel consumption	L/100 Km	32	37	32	33
29	Road tractors	No.	1,560	4,233	1,965	354
30	Total distance travelled	Km	77 441 740	354 754 384	132 312 943	7 159 157
31	Average distance per unit	"	49 642	83 807	67 335	20 224
32	Total fuel consumed	L	41 586 025	191 232 731	76 547 551	4 279 138
33	Average fuel consumption	L/100 Km	54	54	58	60
34	Number of trailers		3,445	9,225	5,908	485
35	Trailer to tractor ratio		2.2	2.2	3.0	1.4
Broker operators						
36	Number of brokers		1,492	897	960	933
37	Cost of brokers	\$	48,796,691	65,586,782	69,155,527	41,861,383
38	Equipment operated (straight trucks)	No.	660	174	199	384
39	Distance travelled	Km	19 334 473	10 708 112	6 428 271	6 607 930
40	Equipment operated (road tractors)	No.	724	625	723	477
41	Distance travelled	Km	20 736 744	53 287 574	58 998 591	16 987 167
42	Average distance per straight trucks	Km	29 295	61 541	32 303	17 208
43	Average distance per road tractor	"	28 642	85 260	81 602	35 613
44	Average salary	\$	32,706	73,118	72,037	44,868
Average firm size						
45	Average operating expense per firm	\$	750,960	1,999,262	1,583,806	1,462,354
46	Average number of employees per firm	No.	11	31	22	29
47	Average number of equipment per firm	"	38	51	80	88
48	Average distance per driver	Km	121 392	57 251	127 182	85 103
49	Power units per mechanic ratio		16.1	13.0	17.9	15.3

¹ Including mining, fishing, logging, etc.

Figure 4.1

Camionnage privé, 1986: Statistiques sommaires pour les groupes d'industries selectionnés

Wholesale	Retail	Total			Nº
Commerce de gros	Commerce de détail				
424	74	2,676		Nombre d'entreprises déclarantes	1
Frais d'exploitation					
265,639,753	74,798,484	1,226,598,413	\$	Chauffeurs (sur la liste de paie de la compagnie)	2
13,770,131	9,998,657	57,789,121	"	Chauffeurs loués	3
24,403,912	5,208,632	236,827,663	"	Mécaniciens	4
50,122,031	10,435,999	219,209,597	"	Autres	5
109,057,016	33,187,989	629,567,142	"	Carburant (taxe comprise)	6
100,705,082	21,536,720	662,751,798	"	Réparations et entretien (y compris les réparations effectuées par quelqu'un d'autre, les pneus, les lubrifiants)	7
52,342,001	5,191,359	282,933,743	"	Chauffeurs contractants	8
3,318,538	9,460,411	29,183,738	"	Transport ferroviaire acheté (transport rail-route remorques)	9
37,390,157	22,300,224	152,462,793	"	Véhicules loués sans chauffeur	10
24,960,278	7,696,045	127,755,475	"	Assurances et permis d'exploitation	11
50,907,887	15,725,404	352,640,977	"	Amortissement du matériel de transport	12
27,760,726	9,121,364	125,389,840	"	Autres frais	13
760,377,512	224,661,288	4,103,110,300	"	Dépenses d'exploitation	14
Rémunération					
9,850	3,931	48,114	Nbre	Chauffeurs	15
279,409,884	84,797,141	1,284,387,534	\$	Salaire et traitement	16
28,366	21,571	26,695	"	Traitement moyen	17
814	218	8,436	Nbre	Mécaniciens	18
24,403,912	5,208,632	236,827,663	\$	Salaire et traitement	19
29,980	23,893	28,073	"	Traitement moyen	20
1,734	417	9,054	Nbre	Autres	21
50,122,031	10,435,999	219,209,597	\$	Salaire et traitement	22
28,905	25,026	24,211	"	Traitement moyen	23
Matériel en service (possédé ou loué), distance parcourue et carburant consommé					
10,837	3,080	122,449	Nbre	Camions	24
319 995 087	81 198 122	2 884 066 177	Km	Distance total parcourue	25
29 528	26 363	23 553	"	Distance moyenne par unité	26
104 248 928	23 605 853	951 306 310	L	Carburant consommé	27
33	29	33	L/100 km	Moyenne de carburant consommé	28
3,154	1,264	12,530	Nbre	Tracteurs routiers	29
280 041 083	169 778 848	1 021 488 155	Km	Distance total parcourue	30
88 789	134 319	81 523	"	Distance moyenne par unité	31
155 416 390	66 009 761	535 071 596	L	Carburant consommé	32
55	39	52	L/100 km	Moyenne de carburant consommé	33
6,430	4,563	30,056		Nombre de remorques	34
2.0	3.6	2.4		Rapport remorques/tracteurs routiers	35
Chauffeurs contractants					
649	37	4,968		Nombre de chauffeurs contractants	36
52,342,001	5,191,359	282,933,743	\$	Coût des chauffeurs contractants	37
112	10	1,539	Nbre	Matériel en service (camions)	38
4 297 612	906 945	48 283 343	Km	Distance parcourue	39
498	34	3,081	Nbre	Matériel en service (tracteurs routiers)	40
47 584 048	4 439 736	202 033 860	Km	Distance parcourue	41
38,372	90,695	31,373	Nbre	Distance moyenne par (camion)	42
95,550	130,580	65,574	"	Distance moyenne par (tracteur routier)	43
80,650	140,307	56,951	\$	Traitement moyen	44
Taille moyenne de l'entreprise					
1,793,343	3,035,963	1,533,300	\$	Frais d'exploitation moyens par entreprise	45
29	62	25	Nbre	Nombre moyen d'employés par entreprise	46
48	120	62	"	Nombre moyen du matériel par entreprise	47
60 917	63 846	81 173	Km	Distance moyenne par chauffeur	48
17.2	19.9	16.0		Rapport unités motorisées par mécanicien	49

¹ Inclut mine, pêche, forestière, etc.

- Broker operator expenses totalled \$283 million, compared to \$373 million in 1985. This represents 6.9% of total operating expenses as compared to 8.8% in 1985. Brokers are used mainly by those in the manufacturing industry (\$65.6 million), and those in the 'other' industries (\$69.2 million). Together they total 47.6% of all broker operator expenses.
- Private truckers in the retail trade industry spent almost twice as much money on the services of leased drivers as they spent on broker operators. In total, expenditures for leased drivers are only about 20% of that spent on broker operators.
- Private carriers associated with the manufacturing industry continue to rent vehicles more extensively than carriers associated with other industry groups, with expenditures totalling one-third of the total rental expenses.
- The average salary for mechanics was \$28,073, \$26,695 for drivers and \$24,211 for other occupational groups.
- The number of straight trucks owned and leased increased 22.9%, from 99,616 in 1985 to 122,449 in 1986. Most of this increase was made in the 'other' industry category which nearly doubled, from 19,973 to 38,327 units.
- Although there was a 6.5% decrease in the average distance per straight truck, to 23 553 km, the fuel consumption decreased from 34.4 L/100 km to 33.0 L/100 km. This represents a 4.1% increase in fuel efficiency from last year.
- There was a 5.1% increase in the average distance travelled by road tractors and a 1.5% increase in fuel efficiency. The average distance travelled per road tractor increased to 81 523 km in 1986 and the average fuel consumption totalled 52.4 L/100 km travelled.
- Retail trade continues to have the highest distance per road tractor, at 134 319 km. The trailer to tractor ratio is also the highest at 3.6.
- Private truckers associated with the construction industry were the smallest, with average operating expenses of \$750,960, only about half the size of the government carriers, the second smallest group of carriers. Carriers associated with the construction industry were also the smallest measured in terms of the average number of employees (11) and the average number of vehicles operated (38).
- Firms associated with retail trade were the largest, with \$3,035,963 in average operating expenses per year, 62 employees, 120 pieces of equipment and a power unit per mechanic ratio of 19.9.
- The average salary for brokers was proportional to the distance travelled. The highest paid brokers were in retail trade (\$140,307) where the average annual distance travelled was 90 695 km per straight truck and 130 580 km per road tractor.
- Les dépenses associées aux chauffeurs contractants ont totalisé \$283 millions, comparativement à \$373 millions en 1985. Ce poste a représenté 6.9% des dépenses d'exploitation totales en 1986, contre 8.8% en 1985. Les services des chauffeurs contractants sont retenus surtout par les transporteurs qui travaillent dans les industries manufacturières (\$65.6 millions) et dans les "autres" industries (\$69.2 millions). Les transporteurs de ces deux secteurs figurent pour 47.6% consacrées à l'achat des services de chauffeurs contractants de toutes les dépenses.
- Les camionneurs pour compte propre du commerce de détail ont dépensé presque deux fois plus d'argent pour retenir les services de chauffeurs loués que de chauffeurs contractants. Dans l'ensemble, les dépenses totales consacrées aux chauffeurs loués ne représentent que 20% environ des dépenses associées aux chauffeurs contractants.
- Les transporteurs pour compte propre qui travaillent dans les industries manufacturières louent toujours davantage de véhicules que les transporteurs des autres secteurs, leurs dépenses à ce titre représentant le tiers des dépenses de location totales.
- Les mécaniciens gagnaient en moyenne \$28,073, les chauffeurs, \$26,695 et les employés des autres catégories professionnelles, \$24,211.
- Le nombre de camions possédés et loués a augmenté de 22.9%, passant de 99,616 en 1985 à 122,449 en 1986. Cette augmentation est surtout attribuable aux industries de la catégorie "autres", qui ont presque doublé leur nombre d'unités, de 19,973 à 38,327.
- La distance moyenne parcourue par camion s'est établie à 23 553 km, en baisse de 6.5%, mais la consommation de carburant a aussi diminué, passant de 34.4 L par 100 km à 33.0 L par 100 km. Ces chiffres traduisent une amélioration de 4.1% au chapitre de l'économie de carburant par rapport à l'année précédente.
- Il y a eu augmentation de 5.1% de la distance moyenne parcourue par les tracteurs routiers de même qu'un accroissement de 1.5% de l'économie de carburant. Chaque tracteur routier a parcouru en moyenne 81 523 km en 1986 et sa consommation moyenne était de 52.4 L par 100 km.
- Le commerce de détail demeure le secteur qui affiche la plus longue distance parcourue par tracteur routier, soit 134 319 km. Ce secteur détient aussi le rapport remorques/tracteurs routiers le plus élevé, soit 3.6.
- Les plus petits transporteurs pour compte propre sont ceux de l'industrie de la construction, ayant des dépenses moyennes d'exploitation de \$750,960, soit environ la moitié des dépenses des transporteurs gouvernementaux, qui sont les plus petites entreprises de camionnage après les transporteurs de l'industrie de la construction. Les transporteurs travaillant dans l'industrie de la construction sont également ceux qui comptent le moins d'employés en moyenne (11) et le plus petit nombre moyen de véhicules en exploitation (38).
- Les entreprises du commerce de détail sont les plus grandes sur le plan des frais d'exploitation moyens par entreprise (\$3,035,963), du nombre moyen d'employés (62), du nombre moyen de véhicules (120) et du rapport unités motorisées/mécanicien (19.9).
- Le salaire moyen des chauffeurs contractants est proportionnel à la distance qu'ils ont parcourue. Les chauffeurs contractants les mieux rémunérés (\$140,307) se retrouvaient dans le secteur du commerce de détail où la distance annuelle moyenne parcourue était de 90 695 km par camion et de 130 580 km par tracteur routier.

LOCAL AND INTERCITY CARRIERS

A comparison between local and intercity private freight carriers is presented in Figure 4.2. The following observations are made from an analysis of these data:

- There were 1,578 local carriers in 1986, totalling \$2.6 billion in operating expenses. This represents an average firm size of \$1.7 million.
- The 1,098 intercity carriers totalled \$1.5 billion in operating expenses, an average firm size of \$1.3 million.
- Not all operating expenses were in the same proportion as the number of local carriers to the total number of carriers. Although only 59% of the carriers were local, their expenditures for leased drivers totalled 93% of the industry total. Local carriers also purchased 93% of the piggyback services and 85% of the vehicle rentals.
- Local operators pay higher average wages for drivers and 'other' employees, but slightly less for mechanics; 14% higher for drivers, 11% higher for 'other', and 1% less for mechanics. Drivers make up 73% of the total number of employees, mechanics 13% and other employees 14%.
- Local carriers travel on average, 25 574 km per year in straight trucks, 21% more than intercity carriers and more than double the distance in road tractors (89 664 km as compared to 43 717 km for intercity carriers).
- The average fuel consumption rate is 31.6 L per 100 km for straight trucks operated by local carriers and 35.0 L per 100 km for intercity carriers.
- The road tractor fuel consumption figures are also less for the local carriers at 51.9 L per 100 km, compared to 56.5 L per 100 km for intercity carriers.
- Local carriers utilize almost five times the number of road tractors than intercity carriers (10,310 versus 2,220) and more than five times as many trailers (25,141 versus 4,915). The tractor to trailer ratio is 2.4 for local carriers and 2.2 for intercity carriers.
- The services of broker operators are used to the same extent for both local and intercity carriers, measured in terms of a percentage of their operating expenses. Both spent 6.9% of their expenses on purchasing the services of broker operators.
- There is a notable difference in the average distance travelled by broker operators employed by local and intercity carriers. Broker operators employed by local carriers travel slightly more than double the average distance per straight truck as compared to broker operators employed by intercity carriers (44 707 versus 22 206 km per year). They also travel 1.8 times the average distance travelled per road tractor by broker operators employed by intercity carriers (80 154 versus 44 728 km per year).
- Brokers working for local carriers earned, on average, \$67,228 per year while those working for intercity carriers earned \$44,577.
- Local carriers are larger than intercity carriers as measured in terms of average number of employees, average number of vehicles, average distance travelled per driver and average annual operating cost per firm.

TRANSPORTEURS LOCAUX ET INTERURBAINS

La figure 4.2 établit une comparaison entre les entreprises de camionnage pour compte propre locales et interurbaines. De l'analyse de ces données se sont dégagées les observations suivantes :

- En 1986, il y avait 1,578 transporteurs locaux dont les frais d'exploitation totalisaient \$2.6 milliards. Les frais d'exploitation moyens par entreprise étaient donc de \$1.7 million.
- Les 1,098 transporteurs interurbains ont déclaré \$1.5 milliard en frais d'exploitation, soit en moyenne \$1.3 million par transporteur.
- Les frais d'exploitation des transporteurs locaux ne sont pas toujours proportionnels à leur nombre par rapport au nombre total de transporteurs. Même si les transporteurs locaux ne représentent que 59% du nombre total de transporteurs, les sommes qu'ils ont consacrées aux chauffeurs loués représentent 93% du total de l'industrie. Les transporteurs locaux ont dépensé 93% des sommes totales consacrées à l'achat de services rail-route et 85% des sommes totales consacrées à la location de véhicules.
- Les transporteurs locaux ont versé des salaires moyens plus élevés aux chauffeurs et aux employés de la catégorie "autres" mais légèrement moins élevés aux mécaniciens; ils ont donné 14% de plus aux chauffeurs, 11% de plus aux "autres" employés et 1% de moins aux mécaniciens. Les chauffeurs représentaient 73% de l'effectif total, les mécaniciens, 13%, et les autres employés, 14%.
- Les transporteurs locaux ont parcouru en moyenne 25 574 km par année en camions, soit 21% de plus que les transporteurs interurbains, et 89 664 km en tracteurs routiers, soit plus du double de la distance ainsi parcourue par les transporteurs interurbains (43 717 km).
- Les camions exploités par les transporteurs locaux ont consommé en moyenne 31.6 L par 100 km contre 35.0 L par 100 km pour les camions des transporteurs interurbains.
- La consommation de carburant des tracteurs routiers des transporteurs locaux est également moindre, soit 51.9 L par 100 km, comparativement à 56.5 L par 100 km pour les tracteurs routiers des transporteurs interurbains.
- Les entreprises locales ont utilisé presque cinq fois plus de tracteurs routiers que les transporteurs interurbains (10,310 contre 2,220) et au-delà de cinq fois plus de remorques (25,141 contre 4,915). Le rapport remorques/tracteurs s'établit à 2.4 pour les transporteurs locaux et à 2.2 pour les transporteurs interurbains.
- Les transporteurs locaux utilisent les services des chauffeurs contractants autant que les transporteurs interurbains si on se fie au pourcentage des frais d'exploitation consacrés à ce poste, soit 6.9% dans les deux cas.
- On observe une différence importante pour ce qui est de la distance moyenne parcourue par les chauffeurs contractants embauchés par les entreprises locales et par ceux embauchés par les entreprises interurbaines. Les premiers parcourent par camion un peu plus du double de la distance moyenne parcourue par les seconds (44 707 km contre 22 206 km par année). Ils parcourent également en moyenne 1.8 fois plus de kilomètres par tracteur routier que les chauffeurs contractants travaillant pour le compte des transporteurs interurbains (80 154 km contre 44 728 km par année).
- Les chauffeurs contractants au service des transporteurs locaux ont touché en moyenne \$67,228 par année, et ceux au service des transporteurs interurbains, \$44,577.
- Les transporteurs locaux surpassent les transporteurs interurbains sur le plan du nombre moyen d'employés, du nombre moyen de véhicules, de la distance moyenne parcourue par chauffeur et des frais d'exploitation moyens annuels par entreprise.

Figure 4.2

Private Trucking, 1986: Summary Statistics – Local vs. Intercity Operators

Camionnage pour compte propre, 1986: Statistiques sommaires, exploitants locaux et interurbains

		Local Locaux	Intercity Interurbains	Total
Number of firms reporting – Nombre d'entreprises déclarantes	No. – Nbre	1,578	1,098	2,676
Operating expense – Frais d'exploitation				
Drivers on company payroll – Chauffeurs (sur la liste de paie de la compagnie)	\$	790,914,956	435,683,457	1,226,598,413
Drivers leased – Chauffeurs loués	"	53,756,207	4,032,914	57,789,121
Mechanics – Mécaniciens	"	119,934,709	116,892,954	236,827,663
Others – Autres	"	137,556,358	81,653,239	219,209,597
Fuel (including fuel tax) – Carburant (taxe comprise)	"	429,489,067	200,078,075	629,567,142
Repairs and maintenance (including purchased repairs, tires and lubricants) – Réparations et entretien (y compris les réparations effectuées par quelqu'un d'autre, les pneus, les lubrifiants)	"	397,779,240	264,972,558	662,751,798
Broker operators – Chauffeurs courtiers	"	182,456,880	100,476,863	282,933,743
Purchased trans. railroad (piggyback) – Transport ferroviaire acheté (transport rail-route impliquant des remorques)	"	27,135,634	2,048,104	29,183,738
Vehicle rent without drivers – Véhicules loués sans chauffeur	"	129,263,199	23,199,594	152,462,793
Insurance and licenses – Assurances et permis d'exploitation	"	84,580,172	43,175,303	127,755,475
Depreciation on transport equipment – Amortissement du matériel de transport	"	201,876,439	150,764,538	352,640,977
Other expenses – Autres frais	"	88,322,372	37,067,468	125,389,840
Total operating expenses – Dépenses d'exploitation	"	2,643,065,233	1,460,045,067	4,103,110,300
Employees/Compensation – Employés/Rémunération				
Drivers – Chauffeurs	No. – Nbre	30,173	17,941	48,114
Salary and wages – Salaire et traitement	\$	844,671,163	439,716,371	1,284,387,534
Average salary – Traitement moyen	"	27,994	24,509	26,695
Mechanics – Mécaniciens	No. – Nbre	4,298	4,138	8,436
Salary and wages – Salaire et traitement	\$	119,934,709	116,892,954	236,827,663
Average salary – Traitement moyen	"	27,905	28,249	28,073
Other – Autres	No. – Nbre	5,450	3,604	9,054
Salary and wages – Salaire et traitement	\$	137,556,358	81,653,239	219,209,597
Average salary – Traitement moyen	"	25,240	22,656	24,211
Equipment operated (owned or leased), distance travelled and fuel consumed – Matériel en service (possédé ou loué), distance parcourue et carburant consommé				
Straight trucks – Camions	No. – Nbre	67,025	55,424	122,449
Total distance travelled – Distance totale parcourue	Km	1 714 106 813	1 169 959 364	2 884 066 177
Average distance per unit – Distance moyenne par unité	"	25 574	21 109	23 553
Total fuel consumed – Total carburant consommé	L	542 324 798	408 981 512	951 306 310
Average fuel consumption – Moyenne de carburant consommé	L/100 km	32	35	33
Road tractors – Tracteurs routiers	No. – Nbre	10,310	2,220	12,530
Total distance travelled – Distance totale parcourue	Km	924 435 486	97 052 669	1 021 488 155
Average distance per unit – Distance moyenne par unité	"	89 664	43 717	81 523
Total fuel consumed – Total de carburant consommé	L	480 224 630	54 846 966	535 071 596
Average fuel consumption – Moyenne de carburant consommé	L/100 km	52	57	52
Number of trailers – Nombre de remorques		25,141	4,915	30,056
Trailer to tractor ratio – Rapport remorques / tracteurs		2.4	2.2	2.4
Broker operators – Chauffeurs courtiers				
Number of brokers – Nombre de chauffeurs courtiers		2,714	2,254	4,968
Cost of brokers – Coût des chauffeurs courtiers	\$	182,456,880	100,476,863	282,933,743
Equipment operated (road tractors) – Matériel en service (tracteurs routiers)	No. – Nbre	627	912	1,539
Distance travelled – Distance parcourue	Km	28 031 500	20 251 843	48 283 343
Average distance travelled per equipment – Distance moyenne parcourue par le matériel	Km	44 707	22 206	31 373
Equipment operated (tractors) – Matériel en service (tracteurs routiers)	No. – Nbre	1,813	1,268	3,081
Distance travelled – Distance parcourue	Km	145 318 751	56 715 109	202 033 860
Average distance travelled per equipment – Distance moyenne parcourue par le matériel	Km	80 154	44 728	65 574
Average salary – Traitement moyen	\$	67,228	44,577	56,951
Average firm size – Taille moyenne de l'entreprise				
Average operating expense per firm – Frais d'exploitation moyens par entreprise	\$	1,674,946	1,329,731	1,533,300
Average number of employees per firm – Nombre moyen d'employés par entreprise	No. – Nbre	25	23	25
Average number of equipment per firm – Nombre moyen du matériel par entreprises	No. – Nbre	65	57	62
Average distance per driver – Distance moyenne par chauffeur	Km	87 447	70 621	81 173
Power units/mechanic ratio – Rapport unités motorisées/mécanicien		18.0	13.9	16.0

OPERATING EXPENSES BY PROVINCE OR TERRITORY OF DOMICILE

The operating expenses of private carriers according to their province or territory of domicile are presented in Figure 4.3.

- Operating expenses in excess of \$4.1 billion were spent by the 2,676 reporting carriers. The average size private trucking firm in Canada, measured in terms of total operating expenses, was \$1.5 million. The average size was between \$1.0 million and \$1.9 million for all provinces except Prince Edward Island (\$0.4 million), the Yukon (\$2.3 million) and the Northwest Territories (\$0.7 million).
- Carriers domiciled in Ontario represented 34% of the total number of carriers, representing 41% of total industry operating expenses or \$1,677 million. Quebec based carriers accounted for another 26% of the carriers and 25% of the industry operating expenses, or \$1,013 million.

EMPLOYMENT

Information concerning employees and their compensation is shown in Figure 4.4.

- The private trucking industry employed 65,604 people and paid more than \$1.7 billion in compensation, an average of \$26,529 per employee.
- Approximately 73% of all employees were classified as drivers, 13% as mechanics and 14% as 'other' employees.
- Approximately 13% of the 65,604 employees worked part time, and 79% of the part time employees were drivers.
- The lowest average annual wage rates were paid by carriers domiciled in Prince Edward Island (\$12,450) while the highest were paid by carriers domiciled in the Yukon (\$32,762).
- The average annual wage rates paid to drivers was \$26,720, \$26,173 for leased drivers, \$28,073 for mechanics and \$24,211 for 'other' employees.
- The largest number of people were employed by Ontario based carriers (38.8% of all employees), followed by Quebec (27.2%), British Columbia (13.1%), and Alberta (8.6%).
- The average number of employees per carrier for Canada was 24, 18 drivers, 3 mechanics and 3 'other' employees.
- Carriers domiciled in Ontario had the highest ratio of full time employees to part-time employees. Ontario had a ratio of 8:1, compared to the national average of 7:1. Prince Edward Island was the only province where the number of part-time employees exceeded the number of full-time employees.

FRAIS D'EXPLOITATION SELON LA PROVINCE OU LE TERRITOIRE DE DOMICILE

Les frais d'exploitation des transporteurs pour compte propre, selon la province ou le territoire de domicile, sont présentés à la figure 4.3.

- Les frais d'exploitation des 2,676 entreprises déclarantes ont dépassé \$4.1 milliards. En moyenne, chaque entreprise de camionnage pour compte propre au Canada a dépensé \$1.5 million en frais d'exploitation. La moyenne des frais d'exploitation était comprise entre \$1.0 million et \$1.9 million dans toutes les provinces, sauf à l'Île-du-Prince-Édouard (\$0.4 million) au Yukon (\$2.3 millions) et dans les Territoires du Nord-Ouest (\$0.7 million).
- Trente-quatre pour cent de tous les transporteurs étaient domiciliés en Ontario et leurs frais d'exploitation (\$1,677 million) représentaient 41 % des dépenses d'exploitation de l'ensemble de l'industrie. Les transporteurs domiciliés au Québec représentaient 26% du total et leurs dépenses d'exploitation (\$1,013 million) constituaient 25% des frais d'exploitation de l'industrie.

EMPLOI

Les renseignements sur les employés et leur rémunération sont présentés à la figure 4.4.

- Le secteur du camionnage pour compte propre employait 65,604 personnes qui ont touché plus de \$1.7 milliard en rémunération, ce qui représente en moyenne \$26,529 par employé.
- Environ 73% de l'ensemble des employés étaient classés dans la catégorie des chauffeurs, 13%, dans celle des mécaniciens et 14%, dans celle des "autres" employés.
- Environ 13% des 65,604 employés travaillaient à temps partiel, et 79% des employés à temps partiel étaient des chauffeurs.
- Le plus bas salaire annuel moyen a été versé par les transporteurs domiciliés à l'Île-du-Prince-Édouard (\$12,450) et le plus élevé, par les transporteurs domiciliés au Yukon (\$32,762).
- Le salaire annuel moyen des chauffeurs était de \$26,720, celui des chauffeurs loués, \$26,173, celui des mécaniciens, \$28,073 et celui des "autres" employés, \$24,211.
- Les transporteurs de l'Ontario comptaient le plus grand nombre d'employés (38.8% de l'ensemble des travailleurs). Venaient ensuite les camionneurs du Québec (27.2%), ceux de la Colombie-Britannique (13.1%) et ceux de l'Alberta (8.6%).
- Le nombre moyen d'employés par transporteur au Canada était de 24, soit 18 chauffeurs, 3 mécaniciens et 3 "autres" employés.
- Les transporteurs domiciliés en Ontario affichaient le rapport le plus élevé entre le nombre d'employés à plein temps et le nombre d'employés à temps partiel, soit 8:1, comparativement à 7:1 pour l'ensemble des transporteurs du Canada. L'Île-du-Prince-Édouard était la seule province où le nombre d'employés à temps partiel dépassait celui des employés à plein temps.

Figure 4.3

Private Trucking, 1986: Operating Expenses by Province or Territory of Domicile

Camionnage pour compte propre, 1986: Frais d'exploitation selon la province ou le territoire de domicile

	Canada	Newfound- land Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince- Édouard	Nova Scotia Nouvelle- Écosse
		number – nombre		
Firms reporting – Entreprises déclarantes	2,676	45	26	83
Salaries and wages – Salaires et traitements		dollars		
Drivers on company payroll – Chauffeurs sur la liste de paie de la compagnie	1,226,598,413	12,546,401	2,067,166	27,375,591
Drivers leased – Chauffeurs loués	57,789,121	31,576	29,722	3,300
Mechanics – Mécaniciens	236,827,663	4,858,207	552,145	4,274,644
Others – Autres	219,209,597	2,430,172	351,344	3,225,983
Fuel (including fuel tax) – Carburant (taxe comprise)	629,567,142	7,911,830	2,454,121	16,868,073
Repairs and maintenance (including purchased repairs, tires and lubricants) – Réparations et entretien (y compris les réparations effectuées par quelqu'un d'autre, les pneus, les lubrifiants)	662,751,798	12,727,773	2,083,740	15,952,521
Broker operators – Chauffeurs contractants	282,933,743	1,565,290	52,575	5,342,270
Purchased trans. railroad (piggyback) – Transport ferro- viaire acheté (transport rail-route avec remorques)	29,183,738	...	3,090	...
Vehicle rent without drivers – Véhicules loués sans chauffeur	152,462,793	593,004	1,132,955	1,400,014
Insurance and licenses – Assurance et permis d'exploitation	127,755,475	1,523,064	357,584	2,972,183
Depreciation on transport equipment – Amortissement du matériel de transport	352,640,977	3,928,740	805,151	6,852,969
Other expenses – Autres frais	125,389,840	518,500	40,426	1,405,615
Total operating expenses – Total des frais d'exploitation	4,103,110,300	48,634,557	9,930,019	85,673,163
		New Brunswick		
		Québec	Ontario	Manitoba
		Nouveau- Brunswick		
		number – nombre		
Firms reporting – Entreprises déclarantes	65	693	905	90
Salaries and wages – Salaires et traitements		dollars		
Drivers on company payroll – Chauffeurs sur la liste de paie de la compagnie	22,219,006	344,445,510	479,333,136	40,159,715
Drivers leased – Chauffeurs loués	947,289	10,136,620	42,980,809	442,895
Mechanics – Mécaniciens	5,490,712	71,494,564	74,014,975	6,942,378
Others – Autres	4,664,582	41,048,861	104,077,251	7,120,134
Fuel (including fuel tax) – Carburant (taxe comprise)	13,316,725	154,349,486	243,419,993	22,279,869
Repairs and maintenance (including purchased repairs, tires and lubricants) – Réparations et entretien (y compris les réparations effectuées par quelqu'un d'autre, les pneus, les lubrifiants)	17,986,525	184,324,549	234,717,184	15,838,852
Broker operators – Chauffeurs contractants	2,510,514	73,497,397	83,513,810	6,530,489
Purchased trans. railroad (piggyback) – Transport ferro- viaire acheté (transport rail-route avec remorques)	105,000	1,768,493	24,793,373	1,057,400
Vehicle rent without drivers – Véhicules loués sans chauffeur	788,689	31,710,776	92,810,701	1,544,961
Insurance and licenses – Assurance et permis d'exploitation	2,016,405	31,290,650	55,065,199	3,761,773
Depreciation on transport equipment – Amortissement du matériel de transport	4,387,651	53,890,242	169,455,206	8,603,172
Other expenses – Autres frais	217,381	15,486,525	73,258,535	1,839,553
Total operating expenses – Total des frais d'exploitation	74,650,479	1,013,443,673	1,677,440,172	116,121,191

Figure 4.3

Private Trucking, 1986: Operating Expenses by Province or Territory of Domicile – Concluded
Camionnage pour compte propre, 1986: Frais d'exploitation selon la province ou le territoire de domicile – fin

	Saskat- chewan	Alberta	British Columbia Colombie- Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest
	number – nombre				
Firms reporting – Entreprises déclarantes	118	361	277	3	10
Salaries and wages – Salaires et traitements					
	dollars				
Drivers on company payroll – Chauffeurs sur la liste de paie de la compagnie	26,908,573	95,054,667	173,418,190	1,324,316	1,746,142
Drivers leased – Chauffeurs loués	182,981	1,984,249	1,015,680	...	34,000
Mechanics – Mécaniciens	3,646,277	21,135,481	41,594,268	2,094,348	729,664
Others – Autres	7,410,934	16,579,785	30,607,208	1,266,273	427,070
Fuel (including fuel tax) – Carburant (taxe comprise)	20,450,363	78,027,820	68,409,890	961,713	1,117,259
Repairs and maintenance (including purchased repairs, tires and lubricants) – Réparations et entretien (y compris les réparations effectuées par quelqu'un d'autre, les pneus, les lubrifiants)	22,450,473	85,052,268	69,606,269	756,391	1,255,253
Broker operators – Chauffeurs contractants	18,569,397	43,794,173	47,340,620	217,208	
Purchased trans. railroad (piggyback) – Transport ferro- viaire acheté (transport rail-route avec remorques)	...	31,000	1,425,382		
Vehicle rent without drivers – Véhicules loués sans chauffeur	1,677,323	10,856,969	9,781,273	...	166,128
Insurance and licenses – Assurance et permis d'exploitation	4,716,538	13,563,747	12,129,473	58,926	299,933
Depreciation on transport equipment – Amortissement du matériel de transport	13,193,017	61,823,517	28,997,325	116,501	587,486
Other expenses – Autres frais	1,950,530	17,305,257	12,987,216	224,064	156,238
Total operating expenses – Total des frais d'exploitation	121,156,406	445,208,933	497,312,794	7,019,740	6,519,173

Figure 4.4

Private Trucking, 1986: Employment Statistics by Province or Territory of Domicile

Camionnage pour compte propre, 1986: Statistiques de l'emploi selon la province ou le territoire de domicile

		Canada	Newfound- land	Prince Edward Island	Nova Scotia
			Terre-Neuve	Île-du-Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse
Firms reporting – Entreprises déclarantes	No. – Nbre	2,676	45	26	83
Drivers – full-time – Chauffeurs à temps plein	" "	39,804	392	86	903
Drivers – part-time – Chauffeurs à temps partiel	" "	6,102	174	64	227
Drivers – compensation – Chauffeurs – rémunération	\$	1,226,598,413	12,546,401	2,067,166	27,375,591
Drivers leased – full-time – Chauffeurs loués à temps plein	No. – Nbre	1,714	1	...	...
Drivers leased – part-time – Chauffeurs loués à temps partiel	No. – Nbre	494	2	4	1
Drivers leased – compensation – Chauffeurs loués – rémunération	\$	57,789,121	31,576	29,722	3,300
Drivers – total compensation – Chauffeurs – rémunération total	\$	1,284,387,534	12,577,977	2,096,888	27,378,891
Mechanics – full-time – Mécaniciens à temps plein	No. – Nbre	7,939	158	19	159
Mechanics – part-time – Mécaniciens à temps partiel	" "	497	26	19	18
Mechanics – total compensation – Mécaniciens – rémunération total	\$	236,827,663	4,858,207	552,145	4,274,644
Other – full-time – Autres à temps plein	No. – Nbre	7,775	138	10	136
Other – part-time – Autres à temps partiel	" "	1,279	30	39	14
Other – total compensation – Autres – rémunération total	\$	219,209,597	2,430,172	351,344	3,225,983
Total – full-time – Total à temps plein	No. – Nbre	57,232	689	115	1,198
Total – part-time – Total à temps partiel	" "	8,372	232	126	260
Grand total – employees – employés	" "	65,604	921	241	1,458
Grand total – compensation – rémunération	\$	1,740,424,794	19,866,356	3,000,377	34,879,518
Average salary/employee – Traitement moyen des employés	\$	26,529	21,570	12,450	23,923
New Brunswick					
Nouveau-Brunswick					
Firms reporting – Entreprises déclarantes	No. – Nbre	65	693	905	90
Drivers – full-time – Chauffeurs à temps plein	" "	899	11,386	15,459	1,289
Drivers – part-time – Chauffeurs à temps partiel	" "	252	1,332	2,064	254
Drivers – compensation – Chauffeurs – rémunération	\$	22,219,006	344,445,510	479,333,136	40,159,715
Drivers leased – full-time – Chauffeurs loués à temps plein	No. – Nbre	21	246	1,337	35
Drivers leased – part-time – Chauffeurs loués à temps partiel	No. – Nbre	...	295	153	...
Drivers leased – compensation – Chauffeurs loués – rémunération	\$	947,289	10,136,620	42,980,809	442,895
Drivers – total compensation – Chauffeurs – rémunération totale	\$	23,166,295	354,582,130	522,313,945	40,602,610
Mechanics – full-time – Mécaniciens à temps plein	No. – Nbre	212	2,393	2,521	252
Mechanics – part-time – Mécaniciens à temps partiel	" "	21	161	108	12
Mechanics – total compensation – Mécaniciens – rémunération totale	\$	5,490,712	71,494,564	74,014,975	6,942,378
Other – full-time – Autres à temps plein	No. – Nbre	211	1,685	3,369	283
Other – part-time – Autres à temps partiel	" "	7	353	413	34
Other – total compensation – Autres – rémunération totale	\$	4,664,582	41,048,861	104,077,251	7,120,134
Total – full-time – Total à temps plein	No. – Nbre	1,343	15,710	22,686	1,859
Total – part-time – Total à temps partiel	" "	280	2,141	2,738	300
Grand total – employees – employés	" "	1,623	17,851	25,424	2,159
Grand total – compensation – rémunération	\$	33,321,589	467,125,555	700,406,171	54,665,122
Average salary/employee – Traitement moyen des employés	\$	20,531	26,168	27,549	25,320

Figure 4.4

Private Trucking, 1986: Employment Statistics by Province or Territory of Domicile – Concluded
Camionnage pour compte propre, 1986: Statistiques de l'emploi selon la province ou le territoire de domicile – fin

		Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique
Firms reporting – Entreprises déclarantes	No. – Nbre	118	361	277
Drivers – full-time – Chauffeurs à temps plein	" "	832	3,464	5,009
Drivers – part-time – Chauffeurs à temps partiel	" "	121	681	887
Drivers – compensation – Chauffeurs – rémunération	\$	26,908,573	95,054,667	173,418,190
Drivers leased – full-time – Chauffeurs loués à temps plein	No. – Nbre	8	48	17
Drivers leased – part-time – Chauffeurs loués à temps partiel	No. – Nbre	2	30	7
Drivers leased – compensation – Chauffeurs loués – rémunération	\$	182,981	1,984,249	1,015,680
Drivers – total compensation – Chauffeurs – rémunération totale	\$	27,091,554	97,038,916	174,433,870
Mechanics – full-time – Mécaniciens à temps plein	No. – Nbre	117	663	1,371
Mechanics – part-time – Mécaniciens à temps partiel	" "	35	56	37
Mechanics – total compensation – Mécaniciens – rémunération totale	\$	3,646,277	21,135,481	41,594,268
Other – full-time – Autres à temps plein	No. – Nbre	290	515	1,114
Other – part-time – Autres à temps partiel	" "	28	207	130
Other – total compensation – Autres – rémunération totale	\$	7,410,934	16,579,785	30,607,208
Total – full-time – Total à temps plein	No. – Nbre	1,247	4,690	7,511
Total – part-time – Total à temps partiel	" "	186	974	1,061
Grand total – employees – employés	" "	1,433	5,664	8,572
Grand total – compensation – rémunération	\$	38,148,765	134,754,182	246,635,346
Average salary/employee – Traitement moyen des employés	\$	26,622	23,791	28,772
				Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest
		Yukon		
Firms reporting – Entreprises déclarantes	No. – Nbre	3		10
Drivers – full-time – Chauffeurs à temps plein	" "	47		38
Drivers – part-time – Chauffeurs à temps partiel	" "	11		35
Drivers – compensation – Chauffeurs – rémunération	\$	1,324,316		1,746,142
Drivers leased – full-time – Chauffeurs loués à temps plein	No. – Nbre	...		1
Drivers leased – part-time – Chauffeurs loués à temps partiel	No. – Nbre	...		...
Drivers leased – compensation – Chauffeurs loués – rémunération	\$	...		34,000
Drivers – total compensation – Chauffeurs – rémunération totale	\$	1,324,316		1,780,142
Mechanics – full-time – Mécaniciens à temps plein	No. – Nbre	54		20
Mechanics – part-time – Mécaniciens à temps partiel	" "	...		4
Mechanics – total compensation – Mécaniciens – rémunération totale	\$	2,094,348		729,664
Other – full-time – Autres à temps plein	No. – Nbre	11		13
Other – part-time – Autres à temps partiel	" "	20		4
Other – total compensation – Autres – rémunération totale	\$	1,266,273		427,070
Total – full-time – Total à temps plein	No. – Nbre	112		72
Total – part-time – Total à temps partiel	" "	31		43
Grand total – employees – employés	" "	143		115
Grand total – compensation – rémunération	\$	4,684,937		2,936,876
Average salary/employee – Traitement moyen des employés	\$	32,762		25,538

FUEL

Figure 4.5 presents the amount of fuel consumed, by type of fuel and the total fuel cost, by province and territory of domicile of the carrier.

- The industry consumed 1.5 billion litres of fuel, of which 60.8% was diesel, 33.3% was gasoline, 5.3% was propane and 0.6% was natural gas. Ontario domiciled carriers accounted for 55% of the total propane consumption and 42% of the natural gas consumption.
- Carriers domiciled in Prince Edward Island, Nova Scotia, Manitoba and the Yukon consumed roughly the same amounts of diesel and gasoline. Saskatchewan and Alberta were the only provinces that consumed more gasoline than diesel.
- The average fuel cost in Canada was 42.4 cents per litre. The average varied from a low of 37.7 cents per litre in Saskatchewan to a high of 55.3 cents per litre in the Yukon.

DISTANCE TRAVELLED

Summary information, about the distance travelled in each province and territory by private trucking fleets (excluding broker operators), is provided in Figure 4.6.

- Of the 3.9 billion km travelled by all power units, 35% of the distance was travelled in Ontario, 22% in Quebec, 13% in Alberta and 10% in British Columbia. Canadian domiciled carriers also travelled 82 million km in the United States, which represents 2% of the total kilometres travelled by Canadian carriers.
- The average distance travelled per carrier was 1.5 million km per year.

CARBURANT

La figure 4.5 présente la quantité de carburant consommée selon le type de carburant ainsi que le coût total du carburant, selon la province et territoire de domicile du transporteur.

- Les entreprises de camionnage ont consommé 1.5 milliard de litres de carburant, dont 60.8% était du diesel, 33.3%, de l'essence, 5.3%, du propane et 0.6%, du gaz naturel. Les transporteurs domiciliés en Ontario ont consommé 55% du propane et 42% du gaz naturel utilisés par des entreprises de camionnage.
- Les transporteurs domiciliés à l'Île-du-Prince-Édouard, en Nouvelle-Écosse, au Manitoba et au Yukon ont consommé à peu près la même quantité de diesel et d'essence. La Saskatchewan et l'Alberta sont les seules provinces où les transporteurs ont consommé davantage d'essence que de diesel.
- Le coût moyen du carburant au Canada était de 42.4 cents le litre. La moyenne varie d'une province à l'autre allant de 37.7 cents le litre en Saskatchewan à 55.3 cents le litre au Yukon.

DISTANCE PARCOURUE

La figure 4.6 donne des renseignements sommaires sur la distance parcourue dans chaque province et territoire par les véhicules des transporteurs pour compte propre (chauffeurs contractants non compris).

- L'ensemble des unités motorisées ont parcouru 3.9 milliards de km, 35% de cette distance ayant été parcourue en Ontario, 22%, au Québec, 13%, en Alberta, et 10%, en Colombie-Britannique. Les transporteurs domiciliés au Canada ont également parcouru 82 millions de km aux États-Unis, ce qui représente 2% du nombre total de kilomètres parcourus par les transporteurs canadiens.
- La distance moyenne parcourue par transporteur a été 1.5 million de km par année.

Figure 4.5

Private Trucking, 1986: Fuel Consumption and Fuel Expenses by Province or Territory of Domicile

Camionnage pour compte propre, 1986: Consommation et dépenses de carburant, selon la province ou le territoire de domicile

	Firms reporting Entreprises déclarantes	Gasoline Essence	Diesel	Propane	Natural gas Gaz naturel	Total	Fuel cost total Coût total du carburant
	No. – Nbre	Litres	Litres	Litres	Litres	Litres	\$
Newfoundland – Terre-Neuve	45	6 748 652	11 152 837	33 181	...	17 934 670	7,911,830
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	26	2 172 690	2 362 184	...	...	4 534 874	2,454,121
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	83	16 681 046	18 086 126	250 065	...	35 017 237	16,868,073
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	65	9 503 260	18 043 431	650 000	...	28 196 691	13,316,725
Québec	693	96 669 648	230 601 316	2 725 321	1 209 358	331 205 643	154,349,486
Ontario	905	148 050 094	405 074 273	42 976 620	4 014 781	600 115 768	243,419,993
Manitoba	90	25 415 567	26 480 927	1 987 723	484 636	54 368 853	22,279,869
Saskatchewan	118	29 337 459	23 381 036	1 458 435	...	54 176 930	20,450,363
Alberta	361	99 211 798	74 489 477	19 947 691	2 116 921	195 765 887	78,027,820
British Columbia – Colombie-Britannique	277	59 658 916	91 557 062	8 249 695	1 714 702	161 180 375	68,409,890
Yukon	3	789 609	949 869	...	...	1 739 478	961,713
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	10	778 501	1 362 999	...	...	2 141 500	1,117,259
CANADA TOTAL	2,676	495 017 240	903 541 537	78 278 731	9 540 398	1 486 377 906	629,567,142

Figure 4.6

Private Trucking, 1986: Estimated Distance Travelled by Province or Territory of Domicile

Camionnage pour compte propre, 1986: Distance estimative parcourue, selon la province ou le territoire de domicile

	Reporting units Unités déclarantes	Distance travelled Distance parcourue
	No. – Nbre	Km
Newfoundland – Terre-Neuve	45	53 421 979
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	26	18 133 877
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	83	121 238 976
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	65	96 441 006
Québec	693	844 038 331
Ontario	905	1 380 131 242
Manitoba	90	164 040 847
Saskatchewan	118	201 992 758
Alberta	361	521 749 320
British Columbia – Colombie-Britannique	277	406 732 056
Yukon	3	8 581 454
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	10	7 089 734
United States – États-Unis		81 962 752
Total	2,676	3 905 554 332
CANADA TOTAL	2,676	3 823 591 580

EQUIPMENT OPERATED

Data presented in Figure 4.7 describe in detail the types of equipment operated by private truckers.

- The industry operated 122,449 straight trucks, 12,530 road tractors and 30,056 trailers. At the national level, 9.8% of all equipment operated by private truckers is leased. This leased equipment consists of 8.5% straight trucks, 23.6% linehaul tractors, 8.8% of city tractors, and 10.3% trailers. Ontario domiciled carriers lease 45.3% of the total leased equipment.
- Of the 122,449 straight trucks operated, 30.9% are vans and 38.5% are pick-up trucks. Leasing of straight trucks is more common amongst carriers domiciled in Prince Edward Island (29.5%), Saskatchewan (18.9%) and the Northwest Territories (20.6%).
- Ontario carriers leased 30.5% of the total road tractors they operated, and Quebec carriers leased 16.7% of their total. These two provinces account for 2,264, or 88.0% of the leased tractors in Canada. Of the total road tractors operated, 79% are linehaul.
- Of the 30,056 trailers operated, 54.5% are van trailers and 21.7% are rack and flatbed trailers. Ontario carriers leased 60.6% of the leased trailers, and Quebec carriers another 31.5%.
- The overall trailer-to-tractor ratio for Canada was 2:1. This varied from a high of 3:1 for Ontario to a low of 1:1 for Yukon based carriers.

Figure 4.8 presents a summary of the age of the private trucking fleet.

- 59% of owned trailers are seven or more years old, 25% are twelve or more years old.
- 27% of leased vehicles are one year old, 88% are under six years old.
- 43% of owned road tractors are seven or more years old.

MATÉRIEL EN SERVICE

Les données de la figure 4.7 décrivent en détail le genre de matériel exploité par les transporteurs pour compte propre.

- Les entreprises exploitent 122,449 camions, 12,530 tracteurs routiers et 30,056 remorques. Au niveau national, les transporteurs pour compte propre louent 9.8% de l'ensemble du matériel qu'ils exploitent, soit 8.5% de leurs camions, 23.6% de leurs tracteurs routiers de longue distance, 8.8% de leurs tracteurs routiers de ville et 10.3% de leurs remorques. Les entreprises ontariennes louent 45.3% du nombre total de véhicules loués.
- Des 122,449 camions en service, 30.9% sont des fourgons et 38.5% des camionnettes (pick-up). La location de camions est une pratique plus répandue chez les transporteurs domiciliés à l'Île-du-Prince-Édouard (29.5%), en Saskatchewan (18.9%) et dans les Territoires du Nord-Ouest (20.6%).
- Les entreprises ontariennes ont loué 30.5% du nombre total de tracteurs routiers qu'elles exploitaient, et les entreprises du Québec ont loué 16.7% de leur total. Dans ces provinces se retrouvent 88.0% des tracteurs routiers loués (2,264) au Canada. Par ailleurs, 79% des tracteurs routiers en service sont des tracteurs de longue distance.
- Des 30,056 remorques exploitées, 54.5% sont des fourgons et 21.7%, des remorques à ridelles et plates-formes. Les transporteurs de l'Ontario ont loué 60.6% des remorques louées et ceux du Québec, 31.5%.
- Le rapport remorques-tracteurs pour le Canada s'est établi à 2:1. Le rapport varie, allant de 3:1 pour les transporteurs domiciliés en Ontario à 1:1 pour les entreprises de camionnage domiciliées au Yukon.

La figure 4.8 présente des données sommaires sur l'âge du parc de véhicules exploité par les transporteurs pour compte propre.

- Cinquante-neuf pour cent des remorques possédées par les transporteurs ont sept ans ou plus et 25%, douze ans ou plus.
- Vingt-sept pour cent des véhicules loués ont un an et 88% ont moins de six ans.
- Quarante-trois pour cent des tracteurs routiers possédés par les entreprises ont sept ans ou plus.

EQUIPMENT OPERATED, DISTANCE TRAVELLED, AND TYPE OF FUEL CONSUMED

Figure 4.9 relates information about equipment operated to distances travelled and fuel consumed.

- Road tractors are travelling three and a half times as far annually as straight trucks and the use of diesel fuel is more prevalent among road tractors than straight trucks. The average distance travelled per straight truck was 23 553 km per year and 81 523 km per year for road tractors.
- Approximately 50.8% of fuel consumed by straight trucks was gasoline; 40.1% was diesel and 8.1% was propane. The average distance travelled by gasoline-fuelled straight trucks was 21 451 km per year with an average fuel consumption rate of 28.4 L per 100 km. For diesel-fuelled trucks, the corresponding numbers are 29 823 km per year and 40.5 L per 100 km, and for propane-fuelled trucks 21 410 km per year and 36.6 L per 100 km.
- In contrast to straight trucks, 97.6% of fuel consumed by road tractors was diesel fuel. The average distance travelled by diesel-powered road tractors was 82 359 km per year and the average fuel consumption rate was 52.5 L per 100 km. Corresponding numbers for gasoline-fuelled tractors are 64 634 km per year and 46.9 L per 100 km. Propane-fuelled tractors averaged 27 166 km per year and the average fuel consumption rate was 53.1 L per 100 km.

MATÉRIEL EN SERVICE, DISTANCE PARCOURUE ET GENRE DE CARBURANT CONSOMMÉ

La figure 4.9 établit un rapport entre, d'une part, les données sur le matériel en service et, d'autre part, la distance parcourue et le carburant consommé.

- Les tracteurs routiers parcourent trois fois et demie plus de kilomètres par année que les camions et utilisent plus souvent du diesel. En moyenne, chaque camion a parcouru 23 553 km par année et chaque tracteur routier, 81 523 km par année.
- Environ 50.8% du carburant consommé par les camions était de l'essence, 40.1%, du diesel, et 8.1%, du propane. En moyenne, les camions à essence ont parcouru 21 451 km par année et ont consommé 28.4 L par 100 km. Les chiffres correspondants pour les camions diesel sont 29 823 km par année et 40.5 L par 100 km, et pour les camions au propane, 21 410 km par année et 36.6 L par 100 km.
- Contrairement aux camions, 97.6% du carburant consommé par les tracteurs routiers était du diesel. En moyenne, les tracteurs routiers diesel ont parcouru 82 359 km par année et ont consommé 52.5 L par 100 km. Les statistiques correspondantes pour les tracteurs à essence sont 64 634 km par année et 46.9 L par 100 km. Quant aux tracteurs au propane, ils ont parcouru en moyenne 27 166 km par année et consommé 53.1 L par 100 km.

Figure 4.7

Private Trucking, 1986: Equipment Operated

No.			Canada		New-found-land		Prince Edward Island		Nova Scotia		New-Brunswick		Québec		Ontario	
					Terre-Neuve	Île-du-Prince-Édouard			Nouvelle-Écosse		Nouveau-Brunswick					
number – nombre																
1	Firms reporting		2,676		45		26		83		65		693		905	
2	Straight trucks	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	
3	Van-under 10,000 lbs. (4 540 kg)	22,872	3,483	255	49	99	...	1,146	13	244	5	4,962	274	7,855	1,295	
4	Van-over 10,000 lbs. (4 540 kg)	10,028	1,403	154	...	114	42	322	2	165	25	3,846	283	3,238	699	
5	Rack and flatbed	6,914	253	84	1	42	...	138	2	169	...	824	32	1,920	80	
6	Tank	2,769	171	8	...	9	...	53	...	63	...	528	49	1,020	65	
7	Dump	12,235	336	188	4	28	...	231	...	381	...	2,884	57	4,704	230	
8	Pick-ups	43,329	3,753	645	66	133	153	1,250	40	978	30	7,404	547	10,840	1,067	
9	Others	13,848	1,055	178	2	40	...	692	21	271	23	2,021	244	5,919	265	
10	Total	111,995	10,454	1,512	122	465	195	3,832	78	2,271	83	22,469	1,486	35,496	3,701	
Road tractors																
11	Linehaul	7,563	2,341	66	...	48	...	194	12	146	...	1,902	482	3,122	1,594	
12	City	2,394	232	3	...	8	...	30	...	26	7	779	54	810	134	
13	Total	9,957	2,573	69	...	56	...	224	12	172	7	2,681	536	3,932	1,728	
Trailers (semi and full)																
14	Van	14,346	2,045	32	...	45	...	85	...	181	6	2,882	547	8,751	1,383	
15	Rack and flatbed	6,245	277	40	...	16	...	151	11	131	...	1,535	121	2,662	76	
16	Tank	1,876	160	...	...	1	...	33	...	36	...	441	28	756	127	
17	Dump	1,811	147	2	...	10	...	101	...	21	...	547	12	710	132	
18	Others	2,679	470	32	...	4	...	40	...	13	...	760	267	802	161	
20	Total	26,957	3,099	106	...	76	...	410	11	382	6	6,165	975	13,681	1,879	
21	GRAND TOTAL	148,909	16,126	1,687	122	597	195	4,466	101	2,825	96	31,315	2,997	53,109	7,308	

(1) Owned.

(2) Leased.

Figure 4.7

Camionnage pour compte propre, 1986: Matériel en service

Manitoba		Saskat- chewan		Alberta		British Columbia		Yukon		N.W.T.			
						Colombie- Britannique				T. N.-O.			
number – nombre													
90		118		361		277		3		10		Entreprises déclarantes	1
(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	Camions	2
1,877	40	543	617	2,206	425	3,676	756	5	...	4	9	Fourgons moins de 10,000 lbs. (4 540 kg)	3
271	58	266	36	714	105	937	151	...	...	1	2	Fourgons plus de 10,000 lbs. (4 540 kg)	4
242	10	328	15	2,035	75	1,111	37	5	...	16	1	Plats et à ridelles	5
109	9	153	7	636	30	174	11	1	...	15	...	Citerne	6
332	9	286	10	1,340	19	1,768	5	69	...	24	2	À benne	7
2,337	20	2,537	264	10,839	943	6,090	598	197	...	79	25	Pick-up	8
395	121	456	117	1,586	210	2,265	52	14	...	11	...	Autres	9
5,563	267	4,569	1,066	19,356	1,807	16,021	1,610	291	...	150	39	Total	10
Tracteurs routiers													
268	65	373	13	970	120	415	54	20	...	39	1	De longue distance	11
83	9	56	...	205	14	391	14	1	...	2	...	De ville	12
351	74	429	13	1,175	134	806	68	21	...	41	1	Total	13
Remorques et semi-remorques													
389	17	447	22	596	63	934	7	...	...	4	...	Fourgons	14
127	3	168	7	797	18	596	41	1	...	21	...	Plats et à ridelles	15
30	...	137	...	314	3	104	2	19	...	5	...	Citerne	16
95	...	89	1	113	2	82	...	...	...	41	...	À benne	17
205	...	41	10	566	24	216	8	...	...	...	...	Autres	18
846	20	882	40	2,386	110	1,932	58	20	...	71	...	Total	19
6,760	361	5,880	1,119	22,917	2,051	18,759	1,736	332	...	262	40	TOTAL GÉNÉRAL	20

(1) Possédés.

(2) Loués.

Figure 4.8

Private Trucking, 1986: Equipment Operated By Model Year

Camionnage pour compte propre, 1986: Matériel en service selon l'année des modèles

Model year L'année des modèles	Light-trucks-no. under 10,000 lbs. (4540 kg ¹)		Trucks-no. over 10,000 lbs. (4540 kg)		Road-tractors-no.		Trailers-no.	
	Camions légers-nbre moins de 10,000 lbs (4540 kg)		Camions-nbre plus de 10,000 lbs (4540 kg)		Tracteurs routiers- nbre		Remorques-nbre	
	Owned	Leased	Owned	Leased	Owned	Leased	Owned	Leased
	Possédés	Loués	Possédés	Loués	Possédés	Loués	Possédés	Loués
Prior to 1975 – Précédent 1975	2,789	50	4,407	87	1,110	19	6,844	112
1975 to/à 1979	16,795	407	12,144	439	3,135	300	9,065	599
1980 to/à 1984	42,144	4,952	17,344	1,447	4,634	1,503	8,816	1,783
1985	12,576	2,642	3,796	430	1,078	751	2,232	605
Total	74,304	8,051	37,691	2,403	9,957	2,573	26,957	3,099

Figure 4.9

Private Trucking, 1986: Equipment Operated by Type of Fuel and Distance Travelled

Camionnage pour compte propre, 1986: Matériel en service, distance parcourue et carburant consommé

Type of fuel Genre de carburant	Number of units Nombre d'unités		Fuel consumed Carburat consommé	Estimated distance travelled Distance estima- tive parcourue	Fuel/ distance Carburant/ distance
	Owned Possédés	Leased Loués			
			Litres	km	L/100 km
Straight trucks – Camions					
Gasoline – Essence	72,333	6,964	483 228 849	1 701 024 332	28
Diesel	29,451	2,105	381 195 185	941 085 381	41
Propane	8,602	1,278	77 341 878	211 527 193	37
Natural gas – Gaz naturel	1,609	107	9 540 398	30 429 271	31
Total	111,995	10,454	951 306 310	2 884 066 177	33
Road tractors – Tracteurs routiers					
Gasoline – Essence	373	16	11 788 391	25 142 643	47
Diesel	9,519	2,557	522 346 352	994 579 730	53
Propane	65	...	936 853	1 765 782	53
Natural gas – Gaz naturel	...	...	...	...	...
Total	9,957	2,573	535 071 596	1 021 488 155	52

BROKER OPERATORS

Information concerning the use of broker operators by private truckers is shown in Figure 4.10.

- Private truckers spent \$282.9 million, or 6.9% of total operating expenses to purchase the services of broker operators.
- There were a total of 4,968 brokers employed. The average compensation per broker was \$56,951.
- These brokers used 1,539 straight trucks, 2,789 linehaul tractors and 292 city tractors.
- Annually, brokers travelled an average of 31 373 km per straight truck, 48.6% more than the average distance for intercity private carriers (21 109 km) and 33.2% more than the average distance for total private carriers (23 553 km).
- In 1986, brokers travelled an average distance of 65 574 km per road tractor, 19.6% less than the average distance travelled by total private carriers (81 523 km), but 50.0% higher than the average of intercity private carriers (43 717 km).
- The average distance travelled by power units varied greatly from province to province. For example, the average distance per straight truck was 55 800 for British Columbia, but only 23 575 for Prince Edward Island. The average distance per road tractor varied even more. The average for Newfoundland was 13 750 and 182 507 for Manitoba.
- The average cost per km for a broker operator is \$1.13 at the national level, but only \$0.61 for Prince Edward Island and \$0.60 for the Yukon. British Columbia is the highest at \$1.83 per km.

CHAUFFEURS CONTRACTANTS

La figure 4.10 présente des renseignements sur l'utilisation des chauffeurs contractants par les transporteurs pour compte propre.

- Les transporteurs pour compte propre ont consacré \$282.9 millions, ou 6.9% de leurs frais d'exploitation totaux, à l'achat des services de chauffeurs contractants.
- Pour les 4,968 chauffeurs contractants occupés, la rémunération moyenne par chauffeur contractant s'établissait à \$56,951.
- Ces chauffeurs contractants ont utilisé 1,539 camions, 2,789 tracteurs routiers de longue distance et 292 tracteurs routiers de ville.
- La distance moyenne parcourue en un an par les chauffeurs contractants s'établissait à 31 373 km par camion, soit 48.6% de plus que la distance moyenne parcourue par les entreprises de camionnage pour compte propre interurbaines (21,109 km) et 33.2% de plus que la distance moyenne pour l'ensemble des transporteurs pour compte propre (23 553 km).
- En 1986, les chauffeurs contractants ont parcouru en moyenne 65 574 km par tracteur routier, soit 19.6% de moins que la distance moyenne parcourue par l'ensemble des transporteurs pour compte propre (81 523 km) mais 50.0% de plus que la moyenne pour les entreprises de camionnage pour compte propre interurbaines (43 717 km).
- La distance moyenne parcourue par les unités motorisées varie beaucoup d'une province à l'autre. Par exemple, la distance moyenne parcourue par camion était de 55 800 km en Colombie-Britannique mais de seulement 23 575 km à l'Île-du-Prince-Édouard. La distance moyenne parcourue par tracteur routier varie encore plus, étant comprise entre 13 750 km à Terre-Neuve et 182 507 km au Manitoba.
- Le coût moyen par kilomètre pour les services de chauffeurs contractants s'établit à \$1.13 au niveau national mais ne s'élève qu'à \$0.61 à l'Île-du-Prince-Édouard et \$0.60 au Yukon. Le coût moyen le plus élevé, soit \$1.83 par km, a été enregistré en Colombie-Britannique.

Figure 4.10

Private Trucking, 1986: Broker Operators by Province or Territory of Domicile

No.			Canada	New- found- land Terre- Neuve Édouard	Prince Edward Island Île-du- Prince-	Nova Scotia Nouvelle- Écosse	New- Brunswick Nouveau- Brunswick	Québec	Ontario
1	Number full-time and part-time	No. – Nbre	4,968	31	2	88	63	1,617	1,340
2	Cost of brokers	\$	282,933,743	1,565,290	52,575	5,342,270	2,510,514	73,497,397	83,513,810
Straight trucks:									
3	Van-under 10,000 lbs. (4540 kg)		119	5	...	...	1	2	14
4	Van-over 10,000 lbs. (4540 kg)		440	...	1	...	2	334	23
5	Rack and flatbed		71	...	...	...	...	21	35
6	Tank		37	6	...	3	...	3	11
7	Dump		872	...	...	6	15	304	262
8	Total trucks		1,539	11	1	9	18	664	345
Road tractors:									
9	Linehaul	No. – Nbre	2,789	20	1	70	45	762	836
10	City	"	292	...	...	...	...	83	114
11	Total road tractors	"	3,081	20	1	70	45	845	950
12	Total equipment		4,620	31	2	79	63	1,509	1,295
Estimated distance travelled :									
13	Trucks	Km	48 283 343	600 000	23 575	420 000	553 500	16 344 860	12 249 567
14	Linehaul tractors	"	188 476 319	275 000	62 500	5 438 365	1 612 750	34 879 287	56 477 706
15	City tractors	"	13 557 541	...	...	...	...	3 448 356	5 253 185
16	Total distance travelled per trucks	"	48 283 343	600 000	23 575	420 000	553 500	16 344 860	12 249 567
17	Total distance travelled per tractors	"	202 033 860	275 000	62 500	5 438 365	1 612 750	38 327 643	61 730 891
18	Average distance travelled per trucks	"	31 373	54 545	23 575	46 667	30 750	24 616	35 506
19	Average distance travelled per tractors	"	65 574	13 750	62 500	77 691	35 839	45 358	64 980

Figure 4.10

Camionnage pour compte propre, 1986: chauffeurs contractants selon la province ou le territoire de domicile

Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie- Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest	N°			
104	250	984	487	2	...	No. – Nbre	Chauffeurs contractants à temps plein et à temps partiel	1	
6,530,489	18,569,397	43,794,173	47,340,620	217,208	...	\$	Coût des chauffeurs contractants	2	
Camions:									
25	...	66	6	...	...		Fourgons moins de 10,000 lbs. (4 540 kg)	3
23	...	56	1	...	...		Fourgons plus de 10,000 lbs. (4 540 kg)	4
...	...	12	3	...	...		Plats et à ridelles	5
...	4	8	2	...	...		Citerne	6
10	13	225	37	...	...		À benne	7
58	17	367	49	...	...		Total des camions	8
Tracteurs routiers:									
38	184	475	356	2	...	No. – Nbre	De longue distance	9	
4	50	13	28	...	...	"	De ville	10
42	234	488	384	2	...	"	Total des tracteurs	11	
100	251	855	433	2	...	"	Total des équipements	12	
Distance estimative parcourue:									
2 067 190	671 445	12 618 987	2 734 219	...	...	Km	Camions	13
7 625 314	21 739 886	38 547 274	21 456 237	362 000	...	"	Tracteurs de longue distance	14	
40 000	2 000 000	1 096 000	1 720 000	...	...	"	Tracteurs de ville	15
2 067 190	671 445	12 618 987	2 734 219	...	...	"	Distance totale parcourue par camion	16
7 665 314	23 739 886	39 643 274	23 176 237	362 000	...	"	Distance totale parcourue par tracteur	17	
35 641	39 497	34 384	55 800	...	...	"	Distance moyenne parcourue par camion	18
182 507	101 453	81 236	60 355	181 000	...	"	Distance moyenne parcourue par tracteur routier	19	

CHAPTER 5

**Private
Trucking:
Industry Activity**

CHAPITRE 5

**Camionnage pour
compte propre:
Activité de l'industrie**

INDUSTRY ACTIVITY

The activities of the private trucking industry in context of tonnes transported, tonne-kilometres performed and the number of intercity trips are detailed in figures 5.1 to 5.3. A review of the data indicates that:

- 86.9% of the total intercity tonnage of freight transported was carried within the province or territory of origin (intraprovincial transport).
- Intraprovincial transport also accounted for 85.7% of the total number of intercity trips and 68.3% of the total intercity tonne-kilometres performed.
- Intraprovincial Ontario movements accounted for 37.2% of the total intercity tonnes transported, 37.9% of the intercity trips and 33.1% of the intercity tonne-kilometres performed.
- 84.5% of the total tonnes carried from the United States was destined for Ontario and Quebec while 97.7% of the total tonnage shipped to the United States originated from Ontario and Quebec.
- The total tonnes transported for intercity movements decreased 8.4% from 77.9 million tonnes in 1985 to 71.4 million tonnes in 1986, and the number of intercity trips decreased 8.5% from 4.0 million in 1985 to 3.6 million in 1986.
- The average tonnes per trip for all intercity movements was 19.7. Intraprovincially, this figure varied from a low of 12.4 tonnes per trip in Prince Edward Island to a high of 23.1 tonnes per trip in Nova Scotia.
- Internationally, there are more than three times the number of intercity trips originating in the United States as there are trips destined for the United States. In addition, the tonnage originating in the United States is four times greater than that destined for the United States.
- Internationally, intercity trips to the United States rose 24.1% from 21,844 in 1985 to 27,111 in 1986, while the total number of intercity movements originating in the United States decreased 14.9% in 1986.
- Southbound tonnage increased 23% from 415 thousand tonnes in 1985 to 510 thousand tonnes in 1986, while the total tonnage imported from the United States decreased 47.4% from 4.4 million tonnes in 1985 to 2.3 million tonnes in 1986.

ACTIVITÉ DE L'INDUSTRIE

Des données détaillées sur les activités du camionnage pour compte propre, c'est-à-dire sur le nombre de tonnes et de tonnes-kilomètres et sur le nombre de voyages interurbains, sont présentées aux figures 5.1 à 5.3. En voici les principaux faits saillants.

- 86.9% du tonnage total interurbain a été transporté à l'intérieur de la province ou du territoire d'origine (transport intraprovincial).
- Le transport intraprovincial a représenté 85.7% du nombre total de voyages interurbains et 68.3% du nombre total de tonnes-kilomètres transportées sur des parcours interurbains.
- Les mouvements intraprovinciaux en Ontario ont représenté 37.2% du total des tonnes transportées sur des parcours interurbains, 37.9% des voyages interurbains et 33.1% des tonnes-kilomètres transportées sur des parcours interurbains.
- 84.5% du tonnage total en provenance des États-Unis était destiné à l'Ontario et au Québec et 97.7% du tonnage total expédié vers les États-Unis provenait de l'Ontario et du Québec.
- Le nombre total de tonnes transportées dans le cadre de mouvements interurbains a diminué de 8.4%, passant de 77.9 millions tonnes en 1985 à 71.4 millions en 1986, et le nombre de voyages interurbains a chuté de 8.5%, de 4.0 millions en 1985 à 3.6 millions en 1986.
- Le nombre moyen de tonnes par voyage pour l'ensemble des mouvements interurbains s'établissait à 19.7. Ce chiffre a varié d'une province à l'autre, étant compris entre 12.4 tonnes par voyage à l'Île-du-Prince-Édouard et 23.1 tonnes par voyage en Nouvelle-Écosse.
- Sur le plan international, il y a trois fois plus de voyages interurbains ayant un point d'origine aux États-Unis que de voyages ayant un point de destination aux États-Unis. En outre, le tonnage en provenance des États-Unis est quatre fois supérieur à celui à destination des États-Unis.
- Sur le plan international, le nombre de voyages interurbains vers les États-Unis ont augmenté de 24.1%, passant de 21,844 en 1985 à 27,111 en 1986, alors que le nombre total de mouvements interurbains en provenance des États-Unis a diminué de 14.9% en 1986.
- Le tonnage nord-sud a augmenté de 23%, de 415 mille tonnes en 1985 à 510 mille tonnes en 1986, alors que le tonnage total importé des États-Unis a diminué de 47.4%, de 4.4 millions tonnes en 1985 à 2.3 millions tonnes en 1986.

Figure 5.1

Private Trucking, 1986: Estimated Tonnes Transported for Intercity Movements, All Commodities

No.	Destination	New-found-land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba
	Terre-Neuve	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick				
Origin								
1	Newfoundland	518 522	...	23 444	163	6 404	2 159	...
2	Prince Edward Island	1 134	300 570	43 948	17 499	552	390	...
3	Nova Scotia	21 654	10 855	3 199 710	116 989	30 287	41 508	...
4	New Brunswick	1 360	20 348	220 862	2 107 672	176 111	25 464	...
5	Quebec	...	10	28 832	49 344	18 423 386	2 598 435	616
6	Ontario	57	...	2 472	19 398	2 158 614	26 550 735	69 817
7	Manitoba	...	...	...	...	226	31 224	1 504 571
8	Saskatchewan	...	...	...	...	1 655	9 859	92 878
9	Alberta	...	...	...	...	12 661	5 726	18 716
10	British Columbia	...	...	...	...	2 553	11 970	7 880
11	Yukon	...	...	...	...	...	...	...
12	Northwest Territories	...	...	...	...	...	...	130
13	United States	...	2 131	1 170	12 092	901 314	1 036 039	62 667
14	Total	542 727	333 914	3 520 438	2 323 157	21 713 763	30 313 509	1 757 275

Figure 5.2

Private Trucking, 1986: Estimated Tonne-kilometres Performed for Intercity Movements, All Commodities

No.	Destination	New-found-land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba
		Terre-Neuve	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick			
	Origin							
1	Newfoundland	76 255 496	...	15 445 004	290 176	18 230 716	6 340 449	...
2	Prince Edward Island	340 200	28 550 523	12 615 232	4 847 647	768 473	689 232	...
3	Nova Scotia	12 879 000	4 586 764	401 355 197	50 748 668	44 637 493	42 515 132	...
4	New Brunswick	952 560	6 753 095	63 356 748	231 495 404	63 605 961	37 311 378	...
5	Quebec	...	17 758	40 303 875	25 717 345	2 668 612 721	970 346 760	1 789 705
6	Ontario	165 572	...	4 470 798	26 953 018	774 275 897	5 006 295 449	71 367 349
7	Manitoba	...	...	...	...	547 076	65 950 047	197 872 682
8	Saskatchewan	...	...	...	...	4 959 558	26 364 252	56 868 694
9	Alberta	...	...	...	...	49 179 224	20 260 013	23 867 470
10	British Columbia	...	...	...	...	12 743 565	45 350 043	19 139 700
11	Yukon	...	...	...	...	...	...	...
12	Northwest Territories	...	...	...	...	...	...	460 347
13	United States	...	1 641 996	606 494	2 624 044	555 356 294	551 382 384	38 243 796
14	Total	90 592 828	41 550 136	538 153 348	342 676 302	4 192 916 978	6 772 805 139	409 609 743

Figure 5.1

Camionnage pour compte propre, 1986: Nombre estimatif de tonnes transportées au cours de voyages interurbains, tous les produits

Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest	United States États-Unis	Total	Destination	N°
							Origine	
...	...	...	...	...	...	550 692	Terre-Neuve	1
...	...	...	...	...	...	364 093	Île-du-Prince-Édouard	2
...	...	...	...	...	...	3 421 003	Nouvelle-Écosse	3
...	...	...	...	...	...	2 551 817	Nouveau-Brunswick	4
...	4 800	2 553	...	...	311 242	21 419 218	Québec	5
6 922	3 557	5 073	...	...	187 338	29 003 983	Ontario	6
35 013	180 130	6 248	...	...	4 715	1 762 127	Manitoba	7
2 176 154	133 340	336	...	...	...	2 414 222	Saskatchewan	8
96 460	4 295 516	42 598	...	...	5 880	4 477 557	Alberta	9
486	178 723	2 951 862	...	...	...	3 153 474	Colombie-Britannique	10
...	...	943	...	...	...	943	Yukon	11
...	4 029	...	...	...	...	4 159	Territoires du Nord-Ouest	12
...	12 006	263 652	...	...	956	2 292 027	États-Unis	13
2 315 035	4 812 101	3 273 265	...	...	510 131	71 415 315	Total	14

Figure 5.2

Camionnage pour compte propre, 1986: Nombre estimatif des tonnes-kilomètres transportées au cours de voyages interurbains, tous les produits

Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest	United States États-Unis	Total	Destination	N°
							Origine	
...	...	...	...	...	...	116 561 841	Terre-Neuve	1
...	...	...	...	...	...	47 811 307	Île-du-Prince-Édouard	2
...	...	...	...	...	...	556 722 254	Nouvelle-Écosse	3
...	...	...	...	...	...	403 475 146	Nouveau-Brunswick	4
...	17 825 135	12 743 565	...	...	180 141 195	3 917 498 059	Québec	5
18 489 108	12 451 036	22 535 562	...	...	143 542 626	6 080 546 415	Ontario	6
24 128 755	202 084 255	14 285 068	...	...	1 358 092	506 225 975	Manitoba	7
443 108 518	64 774 076	528 676	...	...	...	596 603 774	Saskatchewan	8
66 747 734	717 624 005	27 473 261	...	...	9 557 280	914 708 987	Alberta	9
783 166	132 159 187	551 646 364	...	...	...	761 822 025	Colombie-Britannique	10
...	...	2 442 690	...	...	...	2 442 690	Yukon	11
...	4 029 000	...	...	...	...	4 489 347	Territoires du Nord-Ouest	12
...	23 073 960	25 994 607	...	...	23 920	1 198 947 495	États-Unis	13
553 257 281	1 174 020 654	657 649 793	...	...	334 623 113	15 107 855 315	Total	14

Figure 5.3

Private Trucking, 1986: Estimated Number of Intercity Trips, All Commodities

Camionnage pour compte propre, 1986: Nombre estimatif de voyages interurbains, tous les produits

Destination	Newfoundland Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard	Nova Scotia Nouvelle-Écosse	New Brunswick Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba
Origin – Origine							
Newfoundland – Terre-Neuve	34,058	...	734	9	99	134	...
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	50	24,227	2,376	1,647	93	30	...
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	620	405	138,377	6,016	2,040	1,921	...
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	60	2,384	12,038	107,428	6,424	1,123	...
Québec	...	3	516	2,522	926,234	104,038	34
Ontario	3	...	189	874	87,967	1,377,952	4,792
Manitoba	...	...	...	...	22	1,696	117,960
Saskatchewan	...	...	...	...	72	424	6,638
Alberta	...	...	...	...	559	378	1,289
British Columbia – Colombie-Britannique	...	...	...	...	114	572	481
Yukon	...	...	...	...	...	...	...
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	...	...	...	...	...	...	12
United States – États-Unis	...	85	122	702	34,606	44,705	2,870
Total	34,791	27,104	154,352	119,198	1,058,230	1,532,973	134,076
	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest	United States États-Unis	Total
Origin – Origine							
Newfoundland – Terre-Neuve	...	...	...	...	...	...	35,034
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	...	...	...	...	...	...	28,423
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	...	...	...	...	...	...	149,379
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	...	...	...	...	...	...	129,457
Québec	...	251	114	...	...	16,603	1,050,315
Ontario	278	220	326	...	...	9,837	1,482,438
Manitoba	2,134	1,200	331	...	...	200	123,543
Saskatchewan	98,916	6,736	20	...	...	...	112,806
Alberta	5,404	221,412	1,488	...	...	244	230,774
British Columbia – Colombie-Britannique	20	9,381	190,128	...	...	...	200,696
Yukon	...	...	52	...	...	...	52
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	...	237	...	...	...	...	249
United States – États-Unis	...	367	6,151	...	...	227	89,835
Total	106,752	239,804	198,610	...	...	27,111	3,633,001

COMMODITIES TRANSPORTED

Data on the top fifty commodities carried by private truckers are provided in Figure 5.4. It may be of interest to note that:

- The top ten commodities, ranked in terms of tonnes carried, represent 57.9% of the total tonnes transported and 46.2% of the total tonne-kilometres performed.
- Petroleum and coal products have the highest tonnage (13.4 million) with over twice the tonnage of the next ranked category, other food preparations (6.2 million). Alternatively, the top ranked commodity type with regards to tonne-kilometres is other food preparations, which experienced an 89.6% increase from 1985 to 1986.
- Cement and concrete basic products dropped from second rank in 1985 with a total tonnage of 5.3 million tonnes to eighth rank in 1986 with a tonnage of 2.2 million, a decrease of 58.6%. The tonne-kilometres performed also decreased 57.3%.
- Sand, gravel and crude stone ranked third in terms of tonnage but fourteenth in terms of tonne-kilometres performed, implying that, on average, this commodity category is moved shorter distances than other major commodities. The opposite is observed for general freight shipments, which is ranked third in terms of tonne-kilometres performed but ninth in terms of tonnage transported.

PRODUITS TRANSPORTÉS

Les données sur les cinquante principaux produits transportés par les camionneurs pour compte propre sont présentées à la figure 5.4. En voici les principaux faits saillants.

- Les dix principaux produits, selon un classement fondé sur le nombre de tonnes transportées, représentent 57.9% du tonnage total transporté et 46.2% du nombre total de tonnes-kilomètres transportées.
- Les dérivés du pétrole et de la houille occupent le premier rang, avec 13.4 millions de tonnes transportées, soit plus du double du tonnage des autres préparations alimentaires, qui viennent au deuxième rang avec 6.2 millions de tonnes. Cependant, le premier rang sur le plan du nombre de tonnes-kilomètres est occupé par les autres préparations alimentaires, pour lesquelles une augmentation de 89.6% du nombre de tonnes-kilomètres a été observée entre 1985 et 1986.
- Les produits de base en ciment et en béton, qui occupaient le deuxième rang en 1985 avec un tonnage total de 5.3 millions tonnes, se retrouvent au huitième rang en 1986 avec un tonnage de 2.2 millions, soit une baisse de 58.6%. Le nombre de tonnes-kilomètres a également diminué de 57.3%.
- Le sable, le gravier et la pierre brute arrivent au troisième rang sur le plan du tonnage mais au quatorzième sur le plan du nombre de tonnes-kilomètres, ce qui suppose que cette catégorie de produits est transportée sur de plus courtes distances que d'autres produits principaux. Le contraire est vrai dans le cas du fret général, qui occupe le troisième rang en terme de tonnes-kilomètres mais le neuvième en terme de tonnage transporté.

Figure 5.4

Estimated Tonnes and Tonne-kilometres for the Movement of Major Commodities, 1986

Nombre estimatif de tonnes et de tonnes-kilomètres pour les principaux produits transportés, 1986

Commodity	Rank	Tonnes	Tonne-km
Produit	Classement		Tonnes-km
Petroleum and coal products – Dérivés du pétrole et de la houille	1	13 416 641	910 516 285
Other food preparations – Autres préparations alimentaires	2	6 249 159	1 786 177 069
Sand, gravel and crude stone – Sable, gravier et pierre brute	3	3 914 480	262 078 905
Non-alcoholic beverages – Boissons non alcoolisées	4	3 695 042	738 013 256
Dairy products – Produits laitiers	5	3 250 698	627 434 719
Fermented alcoholic beverages – Boissons alcooliques fermentées	6	2 456 498	717 060 708
Refined and manufactured gases, fuel type – Gaz raffinés et fabriqués, type combustible	7	2 400 489	443 493 602
Cement and concrete basic products – Produits de base en ciment et en béton	8	2 213 259	197 337 504
General freight – Fret général	9	1 937 622	794 355 186
Lumber and sawn timber – Bois de construction et sciage	10	1 791 440	502 014 900
Other wood fabricated materials – Autres matériels fabriqués de bois	11	1 769 419	415 313 642
Gasoline – Essence	12	1 541 008	182 838 031
Plate, sheet and strip, steel – Tôles, feuilles et feuillets, d'acier	13	1 523 076	497 128 544
Other bakery products – Autres produits de boulangerie	14	1 292 124	306 272 470
Shipping and distribution containers and closures – Récipients contenant, conteneurs et fermetures livraison et distribution	15	1 276 376	283 639 901
Pulpwood (round wood) – Bois à pâte (bois rond)	16	1 216 189	194 557 959
Boils, nuts, nails, screws and basic hardware – Boulons, écrous, clous vis et quincaillerie de base	17	1 212 888	519 603 732
Insulated wire and cable – Fils et câbles isolés	18	1 176 185	242 922 264
Complete feed – Aliments complets	19	952 165	111 792 288
Broad woven fabrics, man – made fibre – Tissus larges, de fibres chimiques	20	809 409	141 663 156
Pulpwood chips – copeaux de bois	21	807 124	199 403 183
Vegetables, fresh or chilled – Légumes, frais ou réfrigérés	22	744 127	231 583 794
Other metal-bearing ores – Autres produits métalliques	23	690 706	126 706 799
Chemical elem. (exc radioactive, ferrous and non-ferr. met. – Elem. chim. (sauf met. radioactifs, – ferreux et non ferr)	24	652 293	238 453 292
Cereal grains and by-products processed for feed – Grains de céréales et sous-produits pour animaux	25	651 041	146 857 906
Meat (except poultry), fresh, chilled or frozen – Viande (sauf volaille), fraîche, réfrigérée ou congelée	26	626 382	151 459 657
Castings and forgings, iron and steel – Moulages and forgeages, de fer and acier	27	559 870	155 221 729
Cereal grains, milled – Grains de céréales, moulus	28	550 149	135 684 926
Logs and bolts – Billes et billots	29	511 247	77 578 006
Other non – metallic mineral basic products – Autres produits minéraux non métalliques de base	30	482 148	146 495 129
Paper end-products – Produits finals en papier	31	438 333	217 626 032
Newspaper – Journaux	32	434 038	61 408 364
Other waste and scrap materials – Autres déchets et rebuts	33	401 028	110 626 793
Household furniture (inc. knocked down) – Meubles de maison (y compris meubles non assemblés)	34	376 273	54 950 674
Paper for printing – Papier d'impression	35	374 967	134 771 150
Hay, forage and straw – Foin, fourrage et paille	36	373 085	21 460 223
Cereal grains, unmilled – Grains de céréales, non moulus	37	367 910	47 601 351
Sugar, molasses and syrups – Sucre, melasses et sirops	38	323 233	219 750 382
Fuel oil – Mazout	39	295 024	44 773 763
Natural gums and resins (exc. rubber and allied gums) – Gommages et résines natur. (sauf caoutchouc et gommages anal)	40	286 250	206 533 394
Poultry meat, fresh, chilled or frozen – Viande de volaille, fraîche, réfrigérée ou congelée	41	277 784	87 083 819
Millwork (woodwork) and building components – Bois travaillé et éléments de construction	42	277 420	56 115 195
Other chemical specialties, industrial – Autres spécialités chimiques	43	265 922	78 529 287
Structural clay products and refractories – Produits d'argile de construction et matériaux réfractaires	44	250 020	39 981 730
Other agricultural machines – Autres machines agricole	45	243 524	152 416 424
Pneumatic tires – Pneu pneumatique	46	235 847	83 156 681
Structural and architectural metal products – Produits en métal de construction et d'architecture	47	235 517	85 677 919
Meat prep. and ready – cooked meat (except canned) – Prep. à base de viandes et viandes cuites (sauf boetes)	48	222 402	32 547 394
Plastics basic shapes and forms – Profiles et formes de base en matières plastique	49	215 390	87 724 656
Nursery and greenhouse stock – Pépinière et serre	50	200 172	29 706 501
Total weight for first 50 commodities – Poids total pour les 50 premiers produits		66 463 393	13 336 100 274
TOTAL WEIGHT FOR ALL COMMODITIES – POIDS TOTAL POUR TOUS LES PRODUITS		71 415 315	15 107 855 315

CHAPTER 6

CHAPITRE 6

Special Studies

Études spéciales

AN ANALYSIS OF GROWTH AND OPERATING PERFORMANCE OF THE FOR-HIRE TRUCKING INDUSTRY IN CANADA, 1980-1986

INTRODUCTION

This study is directed to the analysis of growth and operating performance trends experienced by the for-hire trucking industry over the period from 1980 to 1986. In order to remove the inflationary effect and allow the determination of real growth, the data presented have been converted to constant dollars by employing the transportation component of the Consumer Price Index as the inflationary adjustment factor.

The data have been derived from the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey. This survey is a complete enumeration of Canadian-domiciled motor carriers of freight and household goods which in the year preceeding the reference year earned total gross operating revenues of \$100,000 or more. The data on Gross Domestic Product have been extracted from catalogue 15-512, System of National Accounts, Gross Domestic Product by Industry (1981 = 100).

A detailed description of the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers survey is provided in the Methods, Data Quality and Limitations section on page 201. Relevant definitions are provided in the Glossary.

SUMMARY

- The operating revenues in constant 1981 dollars, as derived from the Motor Carrier Freight and Household Goods Movers survey, decreased from \$6.6 billion in 1980 to \$6.4 billion in 1986. The corresponding expenses decreased from \$6.4 billion to \$6.1 billion.
- The industry showed a very stable profit margin between 3.2% and 4.9% over the study period except for 1982 when it dropped to 2.5%.
- The for-hire trucking industry's growth pattern appears to lead the rest of the economy, being quite volatile as compared to the annual rate of change for the gross domestic product.
- Generally, the industry has shown an improvement in the operating ratio (the major exception occurring in 1982), an increase in the real revenue generated per employee and a stable yield for each dollar of asset.
- General freight continues to generate the most revenue in constant 1981 dollars, followed by "other" commodities.

UNE ANALYSE DE LA CROISSANCE ET DES RÉSULTATS D'EXPLOITATION DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI AU CANADA, 1980-1986

INTRODUCTION

L'objectif de la présente étude est d'analyser les tendances qui se dégagent des données sur la croissance et les résultats d'exploitation de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui au cours de la période 1980 à 1986. Pour éliminer l'inflation et permettre la détermination de la croissance réelle, on a exprimé les données en dollars constants en utilisant, comme indice de déflation, la composante des transports de l'indice des prix à la consommation.

Les données sont tirées de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement. Il s'agit d'un recensement des transporteurs de marchandises et d'articles ménagers domiciliés au Canada dont les recettes brutes d'exploitation durant l'année ayant précédé l'année de référence ont totalisé \$100,000 ou plus. Les données sur le produit intérieur brut sont tirées de la publication 15-512 intitulée Système de comptabilité nationale, Produit intérieur brut par industrie (1981 = 100).

Une description détaillée de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement se retrouve à la section Méthodes, qualité et limites des données, à la page 201. Les définitions pertinentes sont présentées dans le Glossaire.

RÉSUMÉ

- Les recettes d'exploitation en dollars constants de 1981, telles que mesurées par l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement, sont passées de \$6.6 milliards en 1980 à \$6.4 milliards en 1986. Les dépenses ont également diminué, passant de \$6.4 milliards en 1980 à \$6.1 milliards en 1986.
- La marge bénéficiaire de l'industrie est demeurée très stable, ayant été comprise entre 3.2% et 4.9% au cours de la période à l'étude, sauf en 1982 où elle se situait à 2.5%.
- La courbe de croissance de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui semble devancer le reste de l'économie, étant plus instable que le taux de croissance du produit intérieur brut.
- De façon générale, le ratio d'exploitation de l'industrie s'est amélioré (sauf exception, notamment en 1982), les recettes réelles par employé ont augmenté et le rendement par dollar d'actif est demeuré stable.
- Les transporteurs de marchandises générales sont encore ceux qui ont réalisé le plus de recettes en dollars constants de 1981, suivis par les transporteurs d'"autres" marchandises.

OPERATING REVENUES AND EXPENSES
(1981 = 100)

Operating revenues and expenses along with the profit margin are portrayed in figure 6.1.1. The revenues declined from \$6.6 billion in 1980 to \$5.1 billion in 1983 and increased to \$6.4 billion in 1986.

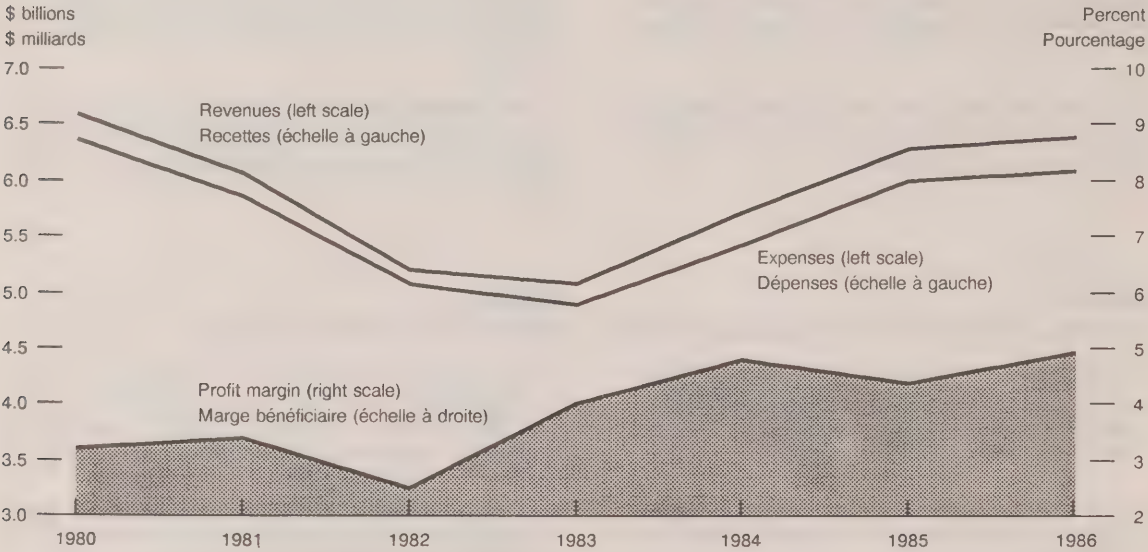
It is interesting to note that the for-hire trucking industry was able to keep its operating expenses in line with its operating revenues, yielding a very stable profit margin. This can be attributed to the fact that a major proportion of its operating expenses consist of variable costs. The profit margin during the period under study was lowest in 1982 at 2.5%.

RECETTES ET DÉPENSES D'EXPLOITATION
(1981 = 100)

Les recettes et dépenses d'exploitation et la marge bénéficiaire sont illustrées graphiquement à la figure 6.1.1. Les recettes sont passées de \$6.6 milliards en 1980 à \$5.1 milliards en 1983, et à \$6.4 milliards en 1986.

Il est intéressant de noter que l'industrie du camionnage pour compte d'autrui a été en mesure de conserver un équilibre entre les dépenses d'exploitation et les recettes d'exploitation de sorte que la marge bénéficiaire est restée très stable. Ce résultat est sans doute dû au fait que les frais variables constituent une partie importante des dépenses d'exploitation de l'industrie. La marge bénéficiaire au cours de la période à l'étude a atteint un plancher de 2.5% en 1982.

Figure 6.1.1
For-hire Trucking: Operating Revenues and Expenses (1981 Constant Dollars) and Profit Margin, 1980-1986
Camionnage pour compte d'autrui: Recettes et dépenses d'exploitation (dollars constants de 1981) et marge bénéficiaire, 1980-1986



GROWTH IN THE FOR-HIRE TRUCKING INDUSTRY

The annual percent changes in the for-hire trucking revenues and the gross domestic product are shown in 1981 constant dollars in figure 6.1.2. The period under review shows that the trucking industry passed through two distinct phases. The years 1980 to 1983 present a period of negative growth, reaching a low of -14% in 1982. The turnaround year, 1983, was followed by three successive years of growth, with 1984 and 1985 exceeding 10%.

A comparison of this growth pattern with the growth rate of the gross domestic product shows an industry which appears to lead the rest of the economy in terms of the direction of the growth trend and one which responds quite intensively to economic conditions. Between 1980 and 1982 when the economy was struggling, the trucking industry's revenues were already falling at an increasing rate. When the economy experienced the peak of the recession in 1983, for-hire trucking was already on its way to recovery.

Operating expenses have moved in the same direction as the operating revenues except in 1980 when a 0.3% decline in operating revenues was matched by a 0.7% increase in operating expenses.

CROISSANCE DE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI

Les taux de variation annuels des recettes du camionnage pour compte d'autrui et du produit intérieur brut sont présentés en dollars constants de 1981 à la figure 6.1.2. Les chiffres montrent que l'industrie du camionnage a traversé deux phases distinctes au cours de la période à l'étude. Elle a connu une période de croissance négative de 1980 à 1983, avec un creux de -14% en 1982. En 1983, la tendance s'est renversée et la croissance s'est poursuivie au cours des trois années suivantes, le taux d'accroissement dépassant 10% en 1984 et en 1985.

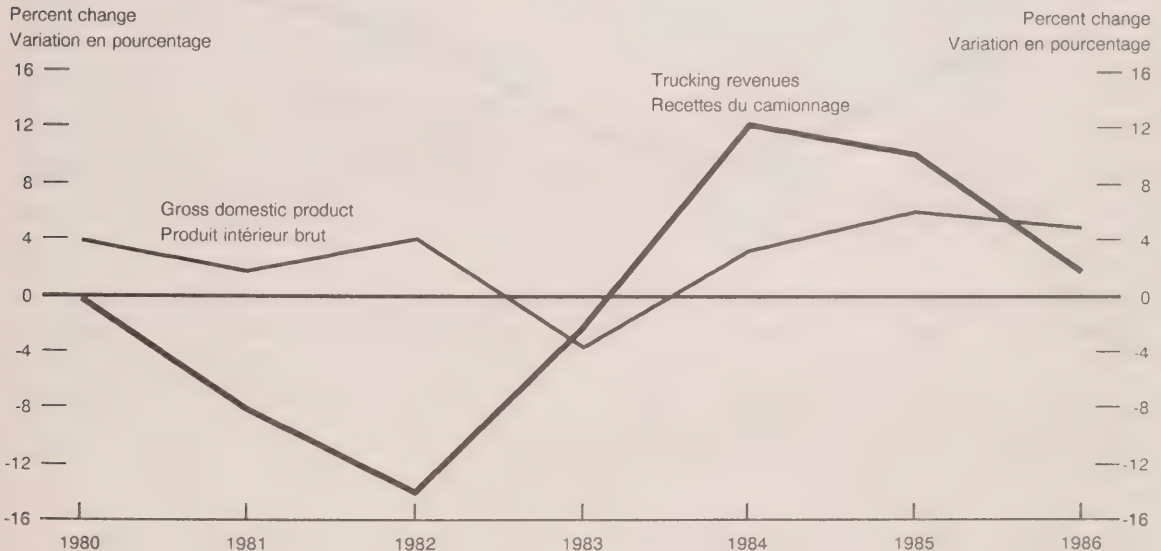
Si on compare cette courbe de croissance au taux de croissance du produit intérieur brut, on s'aperçoit que l'industrie du camionnage semble devancer le reste de l'économie en amorçant les grandes tendances avant elle et en réagissant plutôt rapidement aux conditions économiques. Entre 1980 et 1982, lorsque l'économie traversait une phase difficile qui devait aboutir à la récession de 1983, les recettes de l'industrie du camionnage avaient déjà commencé à chuter à un rythme accéléré. Lorsque l'économie a atteint le creux de la récession en 1983, le camionnage pour compte d'autrui était déjà sur la voie de la reprise.

Les dépenses d'exploitation ont suivi la même courbe que les recettes d'exploitation sauf en 1980, lorsqu'une diminution de 0.3% des recettes d'exploitation a coïncidé avec une augmentation de 0.7% des dépenses d'exploitation.

Figure 6.1.2

Annual Rate of Change: For-hire Trucking Operating Revenues and Gross Domestic Product (1981 Constant Dollars), 1980-1986

Taux annuel de croissance: Recettes d'exploitation du camionnage pour compte d'autrui et produit intérieur brut (dollars constants de 1981), 1980-1986



OPERATING PERFORMANCE

Operating performance measures are provided in figures 6.1.3 and 6.1.4. The real revenue generated per employee decreased from 1980 to 1982. It was the lowest in 1982, but has been improving ever since, reaching nearly \$66 thousand in 1986. The revenue generated per dollar of asset has remained quite stable over the years, remaining between \$1.67 and \$1.88.

The proportion of operating revenues absorbed by the operating expenses, measured by the operating ratio (figure 6.1.4), shows a gradual decreasing trend interrupted by the .975 ratio recorded in 1982.

Average revenue generated per carrier declined from \$1.4 million in 1980 to \$1.1 million in 1982, remained stable for three years and then slipped further to \$1.0 million for 1985 and 1986 (figure 6.1.4).

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

Les résultats d'exploitation sont présentés aux figures 6.1.3 et 6.1.4. Les recettes réelles par employé ont diminué de 1980 à 1982. Elles sont tombées à leur plus bas niveau en 1982, mais sont à la hausse depuis ayant atteint près de \$66,000 en 1986. Les recettes par dollar d'actif sont demeurées passablement stables au fil des ans, étant comprises entre \$1.67 et \$1.88.

Le ratio d'exploitation (figure 6.1.4), qui représente la proportion des recettes d'exploitation absorbée par les dépenses d'exploitation, a suivi une courbe descendante interrompue en 1982 par un ratio de .975.

Les recettes moyennes par transporteur ont d'abord fléchi, passant \$1.4 million en 1980 à \$1.1 million en 1982, sont ensuite demeurées stables pendant trois ans pour enfin tomber à \$1.0 million en 1985 et 1986 (figure 6.1.4).

Figure 6.1.3
For-hire Trucking: Revenue Earned per Dollar of Asset and Revenue Earned per Employee (1981 Constant Dollars), 1980-1986
Camionnage pour compte d'autrui: Recettes par dollar d'actif et recettes par employé (dollars constants de 1981), 1980-1986

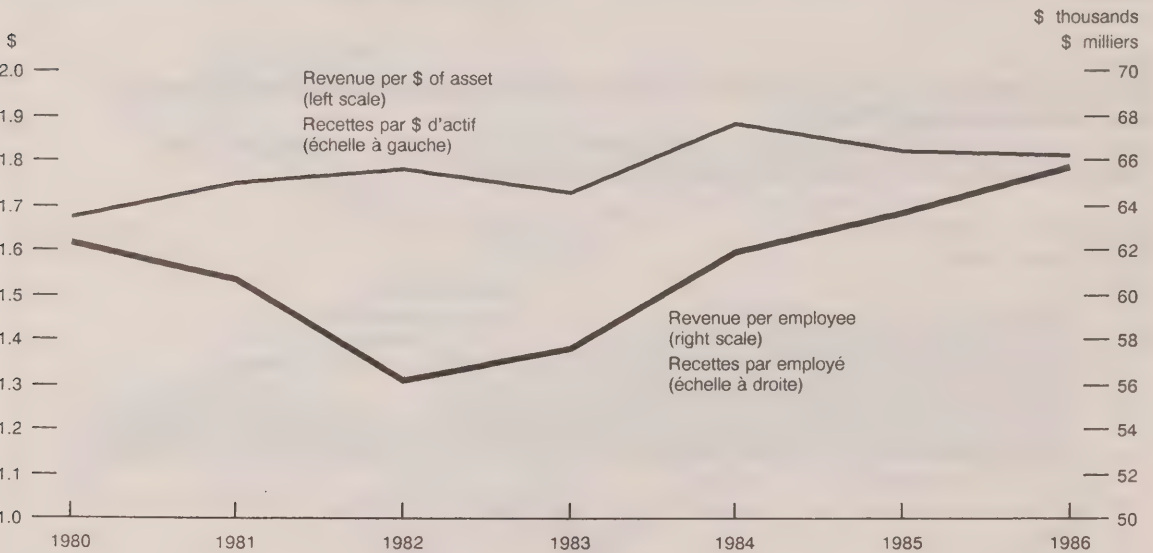
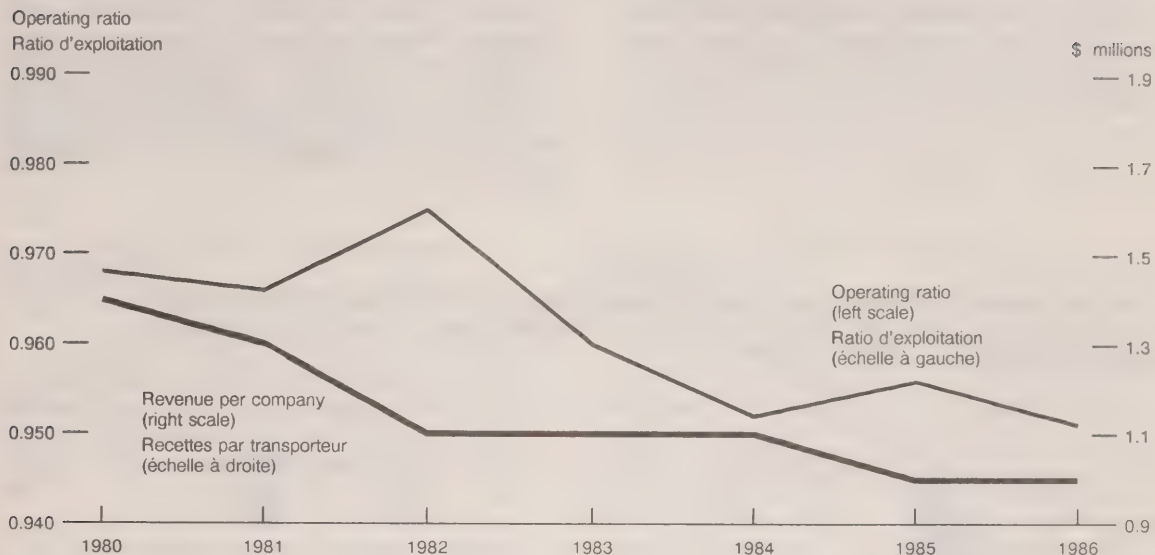


Figure 6.1.4

For-hire Trucking: Operating Ratio and Average Revenue Earned per Carrier
(1981 Constant Dollars), 1980-1986

Camionnage pour compte d'autrui: Ratio d'exploitation et recettes par transporteur
(dollars constants de 1981), 1980-1986



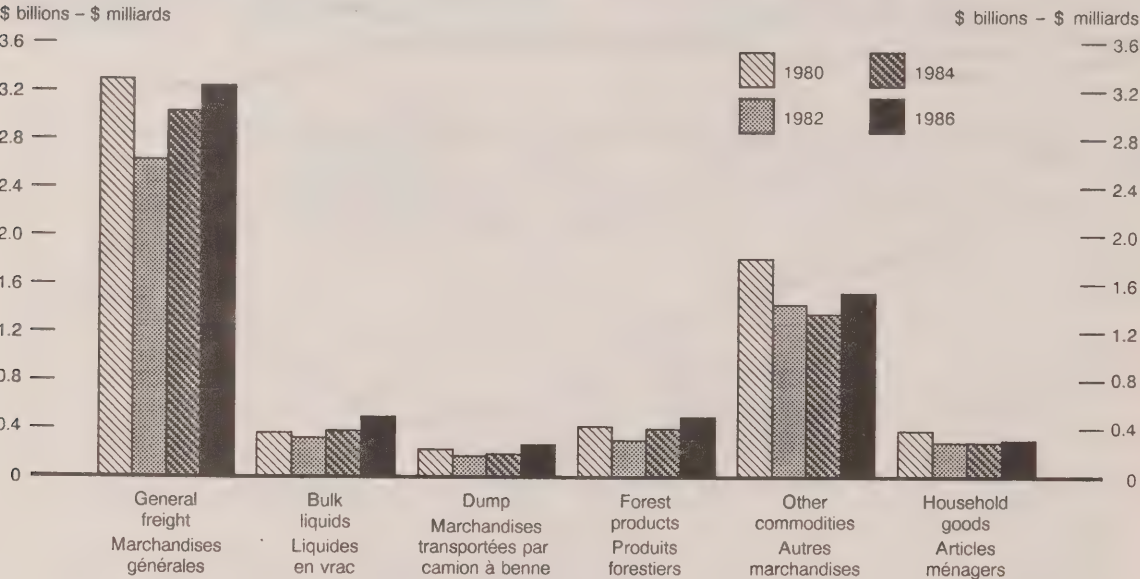
**OPERATING REVENUES
AND EXPENSES BY TYPE
OF COMMODITIES CARRIED**

The 1982 revenues for all types of commodities were considerably lower than 1980 revenues. Carriers transporting general freight, other commodities and household goods in 1986 have not recovered their lost revenues in real terms from the 1982-1983 recession. Bulk liquid carriers have fared the best with operating revenues in 1986 being 36.7% higher than in 1980 (figure 6.1.5).

**RECETTES ET DÉPENSES
D'EXPLOITATION, SELON LE GENRE
DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES**

Les transporteurs de marchandises générales ont réalisé une proportion importante des recettes d'exploitation, suivis des transporteurs d'"autres" marchandises. Les recettes en 1982 ont été sensiblement inférieures à celles de 1980, et ce pour tous les genres de marchandise. En 1986, les transporteurs de marchandises générales, d'autres marchandises et d'articles ménagers n'avaient pas récupéré, en termes réels, les recettes perdues lors de la récession de 1982-1983. Les transporteurs de liquides en vrac avaient obtenu les meilleurs résultats, affichant des recettes d'exploitation en 1986 supérieures de 36.7% à celles de 1980 (figure 6.1.5).

Figure 6.1.5
For-hire Trucking: Operating Revenues by Type of Carrier (1981 Constant Dollars), 1980-1986
Camionnage pour compte d'autrui: Recettes d'exploitation selon le genre de transporteurs
(dollars constants de 1981), 1980-1986



FINANCIAL PERFORMANCE MEASURES FOR SPECIALIZED CARRIERS, 1981 TO 1985

OBJECTIVES

The objective of this study is to analyse the financial performance and growth of the for-hire trucking carriers which specialize in the transport of a single commodity. The study compares the performance measures of trucking establishments specializing in the transport of a single commodity to those of the trucking industry as a whole, and identifies significant trends in the data.

METHODOLOGY, DATA QUALITY AND LIMITATIONS

The data were derived from the Motor Carriers of Freight and For-hire Trucking (Truck Origin-Destination) Surveys for the years 1981 to 1985. The Motor Carriers of Freight Survey, which measures the size, structure and economic performance of Canada's for-hire trucking industry, is restricted to those Canadian-domiciled carriers which earned total gross operating revenues of \$100,000 or more in the year preceding the survey year.

The For-hire Trucking Survey measures the output of the Canadian for-hire trucking industry by providing estimates of domestic intercity commodity movements. The survey frame is derived from the Motor Carriers of Freight Survey. The frame is the list of carriers with earnings of \$100,000 or more from domestic intercity trucking.

The For-hire Trucking Survey compiles commodity flow information, whereas, the Motor Carriers of Freight Survey collects company specific financial data. By combining these two surveys, the resulting data set will permit relating financial data to commodity data and will allow the identification of single commodity carriers. For more information about these surveys, refer to the Methods, Data Quality and Limitations section on page 201 of this publication.

This study was restricted in scope to the selection of companies that transported a single commodity (at the three digit level of the SCC), based on the results of the For-hire Trucking survey. Individual companies and the total number of companies may differ from year to year due to the selection criteria. Thus, if a trucking company transports a single commodity in 1981, and then in 1982 it alters its commodity transportation structure to include more than one commodity, this firm will be included in this study for 1981 but excluded in 1982.

The selection criteria resulted in a universe that was composed mainly of revenue class 2 carriers. These are defined as carriers earning gross annual revenues between \$500,000 to \$1,999,999 in the year preceding the survey year. As a result of this bias, the operating ratios are, in general, marginally lower than the industry total. This discrepancy can be partially attributed to the allocation of the owners salary to the retained earnings of the balance sheet. This accounting procedure is more common in smaller establishments than in larger ones.

MESURES DU RENDEMENT FINANCIER DES TRANSPORTEURS SPÉCIALISÉS, 1981 À 1985

OBJECTIFS

L'objectif de la présente étude est d'analyser le rendement financier et la croissance des entreprises de camionnage pour compte d'autrui qui se spécialisent dans le transport d'un seul produit. L'étude compare les mesures de rendement des établissements de camionnage spécialisés dans le transport d'un seul produit à celles de l'industrie du camionnage dans son ensemble, et cerne les tendances importantes qui ressortent des données.

MÉTHODES, QUALITÉ ET LIMITES DES DONNÉES

Les données sont tirées de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et de l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui (origine et destination) pour les années 1981 à 1985. L'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises, qui mesure la taille, la structure et le rendement économique de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui au Canada, ne vise que les transporteurs domiciliés au Canada dont les recettes d'exploitation brutes durant l'année ayant précédé l'enquête totalisaient \$100,000 ou plus.

L'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui mesure la production de l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui en fournissant des estimations du transport interurbain intérieur de marchandises. L'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises a servi à l'établissement de la base de sondage, qui est une liste de tous les transporteurs ayant tiré \$100,000 ou plus du camionnage interurbain intérieur.

L'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui rassemble des renseignements sur le flux de marchandises, alors que l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises recueille des données financières sur les entreprises. En combinant ces deux enquêtes, on obtient un ensemble de données permettant de rapprocher les données financières aux données sur les marchandises et d'identifier les transporteurs d'une seule marchandise. Pour plus de renseignements sur ces enquêtes, se reporter à la section Méthodes, qualité et limites des données à la page 201 de la présente publication.

Seules les entreprises ayant transporté un seul produit (au niveau à trois chiffres de la CTP), d'après les résultats de l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, pouvaient être sélectionnées dans le cadre de la présente étude. Les entreprises elles-mêmes et le nombre total d'entreprises peuvent varier d'une année à l'autre en raison des critères de sélection. Ainsi, une entreprise de camionnage qui n'avait transporté qu'un seul produit en 1981 mais qui a modifié la structure de ses activités en 1982 pour en transporter plusieurs sera prise en compte dans l'étude pour 1981 mais exclue pour 1982.

En raison des critères de sélection, l'univers se composait essentiellement de transporteurs de catégorie 2, c'est-à-dire de ceux dont les recettes annuelles brutes durant l'année précédant l'enquête se situaient entre \$500,000 et \$1,999,999. À cause de ce biais, les ratios d'exploitation sont, en général, légèrement inférieurs aux moyennes pour l'ensemble de l'industrie. Cette anomalie peut s'expliquer en partie par le fait que les traitements des propriétaires aient été imputés au poste des bénéfices non répartis du bilan, cette procédure comptable étant plus fréquente chez les petits établissements que chez les grands.

The following analysis is based upon the aggregate operating revenues and expenses of single commodity carriers, which have been grouped into the following six major sections:

- SECTION I – Live Animals: cattle, poultry, hogs, horses...
- SECTION II – Food, Feed, Beverage and Tobacco: dairy products, meat, alcoholic and non-alcoholic beverages, cereal grains, vegetables, bakery products...
- SECTION III – Inedible Crude Materials: wood chips, sand and gravel, logs and bolts, waste and scrap materials, crude mineral oils, pulpwood, ores...
- SECTION IV – Inedible Fabricated Materials: steel plate, cement products, lumber and sawn timber, chemical specialties -industrial, fuel oil, gasoline, paper for printing, pipes and tubes...
- SECTION V – Inedible End Products: household goods, automobiles, engines, containers, drilling and excavating machinery, household furniture, paper end-products...
- SECTION VI – General or Unclassified Freight: all other commodities that are not included in the other five sections or a group of commodities that cannot be classified into a single commodity section.

ANALYSIS

The analysis is composed of three main topics. The first is a discussion of the operating ratios of the six major commodity sections over a 5 year period. The second topic focuses on the average gross operating revenues of the commodity sections in constant and current dollars. Finally, the single commodity carriers are compared to the total trucking industry.

Operating Ratio*

As shown in figure 6.2.1, the operating ratios of the six major commodity sections have varied significantly over the 5 year period covered by this study, ranging from .903 for carriers of food, feed, beverage and tobacco in 1985 to .978 for carriers of general or unclassified freight in 1984.

The results of this study show that carriers specializing in certain commodities consistently have a lower operating ratio. For example, carriers of live animals (Section I) and food, feed, beverage and tobacco (Section II) have remained lower than the annual average of all six commodity sections.

The operating ratio of the carriers of inedible fabricated materials (Section IV) remained relatively stable from 1981 to 1983 varying by only .008. However, during this period, these carriers had an operating ratio that was consistently above the annual average of all the commodity sections. Since 1984, there has been a downward shift in the operating ratio and these carriers had an operating ratio that was less than the aggregate annual average.

* The operating ratio is defined as the amount of gross operating revenues consumed by the gross operating expenses. As the ratio decreases, a company is considered to become more profitable.

L'analyse qui suit porte sur les recettes et les dépenses d'exploitation agrégées des entreprises ayant transporté une seule marchandise. Ces entreprises ont été réparties entre les six grandes sections suivantes:

- SECTION I – Animaux vivants: bovins, volaille, porcs, chevaux...
- SECTION II – Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs: produits laitiers, viandes, boissons alcoolisées et non alcoolisées, grains de céréales, légumes, produits de boulangerie...
- SECTION III – Matières brutes non comestibles: copeaux de bois, sable et gravier, billes et billots, déchets et rebuts, huiles minérales brutes, bois à pâte, minerais...
- SECTION IV – Demi-produits non comestibles: tôles d'acier, produits en ciment, bois de construction et sciage, spécialités chimiques industrielles, mazout, essence, papier d'impression, tuyaux et tubes...
- SECTION V – Produits finals non comestibles: articles ménagers, automobiles, moteurs, conteneurs, machines pour le forage et l'excavation, ameublement ménager, produits finals en papier...
- SECTION VI – Marchandises générales ou non classées: toutes les autres marchandises non comprises dans les cinq autres sections ou groupe de marchandises qui ne peut être attribué à une seule section.

ANALYSE

L'analyse porte sur trois grands sujets. Il s'agit en premier lieu des ratios d'exploitation, qui sont analysés sur une période de cinq ans pour les entreprises des six grandes sections de marchandises. En deuxième lieu, les recettes brutes moyennes d'exploitation des entreprises de chaque section, en dollars constants et en dollars courants, sont examinées. En troisième lieu, les transporteurs d'une seule marchandise sont comparés à l'ensemble de l'industrie du camionnage.

Ratio d'exploitation*

Comme le montre la figure 6.2.1, les ratios d'exploitation des entreprises des six grandes sections de produits ont passablement fluctué au cours de la période de cinq ans visée par la présente étude, le plancher ayant été de .903 pour les transporteurs de denrées alimentaires, d'aliments pour animaux, de boissons et de tabacs en 1985 et le plafond de .978 pour les transporteurs de marchandises générales ou non classées en 1984.

Les résultats de la présente étude montrent que les entreprises spécialisées dans le transport de certaines marchandises affichent constamment des ratios d'exploitation inférieurs. Par exemple, les transporteurs d'animaux vivants (section I) et de denrées alimentaires, d'aliments pour animaux, de boissons et de tabacs (section II) ont toujours eu des ratios inférieurs à la moyenne annuelle pour l'ensemble des six sections de produits.

Le ratio d'exploitation des transporteurs de demi-produits non comestibles (section IV) est demeuré relativement stable de 1981 à 1983, la variation ayant été de .008 seulement. Toutefois, durant cette période, le ratio de ces transporteurs a toujours dépassé la moyenne annuelle pour l'ensemble des sections de produits. Depuis 1984, on observe un renversement, le ratio d'exploitation de ces transporteurs étant tombé sous la moyenne annuelle agrégée.

* Le ratio d'exploitation représente la proportion des recettes brutes d'exploitation qui a été absorbée par les dépenses brutes d'exploitation. Plus le ratio est bas, plus l'entreprise est jugée rentable.

Figure 6.2.1

Operating Ratio's By Major Commodity Section 1981-1985

Ratios d'exploitation par grande section de produits, 1981-1985

Year Année	Commodity section – Section de produits						Total annual operating ratio
	I	II	III	IV	V	VI	Ratio d'exploitation annuel total
1981	.926	.945	.928	.968	.974	.960	.950
1982	.904	.916	.954	.960	.940	.948	.943
1983	.949	.929	.953	.962	.952	.970	.953
1984	.939	.942	.960	.946	.916	.978	.947
1985	.932	.903	.943	.933	.953	.942	.936

There is a general trend for carriers of single commodities to move toward an improved operating ratio. This trend can be partially explained by the industry's emergence from the recession of the early 1980's and the industry's move to a more efficient business environment. As the data show, the effect of the recession had less impact on the carriers of single commodities than on the total industry. At the peak of the recession in 1982, the total industry had an operating ratio of .975, compared to .943 for the carriers of single commodities.

Gross Operating Revenues in Current and Constant Dollars, 1981 to 1985

Based on total current operating revenues, the single commodity carriers have shown overall growth of 24.1%, increasing from \$8.46 million in 1981 to \$10.5 million in 1985. However, if all revenues are expressed in 1981 constant dollars, the average size of the single commodity carriers has shown an overall drop in revenue size. The total average operating revenues (constant dollars) in 1981 were \$8.46 million, in 1985, this average dropped to \$8.03 million, a decrease of 5.1%.

When presented in constant dollar terms, all commodity sections, with the exception of live animals (Section I) and inedible end products (Section V), showed a relative decrease in operating revenues over the 5 year period. This reduction occurred as a reaction to the 1982 recession, at which time, carriers chose to condense their operations. In fact, many carriers have returned to their pre-recessional operations. An examination of the last three years shows there has been a positive growth pattern for the carriers of single commodities.

When analysing individual commodity sections in current dollars, carriers of food, feed, beverage and tobacco (Section II) and inedible fabricated materials (Section IV) have shown a decrease in operating revenues. The reader should note that the carriers of inedible fabricated materials did show growth from 1981 to 1983, but then dropped markedly during the next two years which resulted in a net decrease in the operating revenues over the 5 year period.

The operating revenues (current dollars) of the carriers of single commodities have varied significantly within the commodity sections, especially carriers of inedible end products (Section V) which have shown large fluctuations over the 5 year period, ranging from \$1.6 million in 1981 to \$3.7 million in 1982. On the other hand, the carriers of inedible crude materials (Section III) have remained very stable during the study period varying only 10.6% from the highest to the lowest points.

L'amélioration du ratio d'exploitation représente une tendance générale chez les transporteurs d'un seul produit. Le fait que l'industrie soit sortie de la récession du début des années 80 et ait pris des mesures pour améliorer son efficacité peut expliquer en partie cette tendance. Comme le montrent les données, les effets de la récession ont été moindre sur les transporteurs d'un seul produit que sur l'ensemble de l'industrie. Au creux de la récession en 1982, l'ensemble de l'industrie affichait un ratio d'exploitation de .975, comparativement à .943 pour les transporteurs d'un seul produit.

Recettes brutes d'exploitation en dollars courants et en dollars constants, 1981 à 1985

Les recettes totales d'exploitation en dollars courants des transporteurs d'un seul produit ont progressé dans l'ensemble de 24.1 %, passant de \$8.46 millions en 1981 à \$10.5 millions en 1985. Toutefois, si toutes les recettes sont exprimées en dollars constants de 1981, on observe une diminution des recettes moyennes des entreprises spécialisées dans le transport d'un seul produit. Les recettes d'exploitation moyennes (en dollars constants) totalisaient \$8.46 millions en 1981 et \$8.03 millions en 1985, soit une baisse de 5.1 %.

En dollars constants, les recettes d'exploitation pour toutes les sections de produits, à l'exception des animaux vivants (section I) et des produits finals non comestibles (section V) ont fléchi au cours de la période de cinq ans. Cette réduction est le résultat de la récession de 1982, les transporteurs ayant alors décidé de concentrer leurs activités. Cependant, bien des transporteurs ont depuis repris leurs activités d'avant la récession. L'examen des chiffres des trois dernières années montre une tendance à la hausse chez les transporteurs d'un seul produit.

Une analyse par section de produits fait ressortir une diminution des recettes d'exploitation en dollars courants des transporteurs de denrées alimentaires, d'aliments pour animaux, de boissons et de tabacs (section II) et des transporteurs de demi-produits non comestibles (section IV). Le lecteur doit prendre note que les transporteurs de demi-produits non comestibles ont connu une croissance de leurs recettes de 1981 à 1983 mais ont accusé des baisses marquées durant les deux années suivantes, ce qui s'est soldé par une diminution nette des recettes d'exploitation sur la période de cinq ans.

Les recettes d'exploitation (en dollars courants) des transporteurs d'un seul produit ont passablement varié à l'intérieur des différentes sections de produits. C'est le cas en particulier des transporteurs de produits finals non comestibles (section V), dont les recettes au cours de la période de cinq ans ont fluctué entre \$1.6 million en 1981 et \$3.7 millions en 1982. Par contre, les transporteurs de matières brutes non comestibles (section III) ont affiché une belle stabilité durant la période de référence de l'étude, l'ampleur des fluctuations n'étant que de 10.6 %.

Figure 6.2.2

Average Gross Operating Revenue in Current and Constant Dollars, by Major Commodity Section, 1981 to 1985

Recettes brutes moyennes d'exploitation en dollars courants et en dollars constants, par grande section de produits, 1981 à 1985

	1981	1982	1983	1984	1985
	\$'000				
I current - courant	663	769	561	930	1,101
constant	663	674	468	745	842
II current - courant	1,223	881	832	1,074	836
constant	1,223	772	694	861	630
III current - courant	1,397	1,501	1,427	1,545	1,431
constant	1,397	1,316	1,191	1,238	1,094
IV current - courant	943	1,056	1,224	1,011	752
constant	943	926	1,022	810	573
V current - courant	1,595	3,676	1,796	2,613	3,289
constant	1,595	3,222	1,499	2,094	2,515
VI current - courant	2,634	3,793	2,363	2,953	3,089
constant	2,634	3,324	1,972	2,366	2,362

The carriers of general and unclassified freight (Section VI) have remained the largest single commodity carriers in 4 of the 5 years of this study. In 1985, the carriers of inedible end products (Section V) became the largest average revenue carriers.

Operating Ratio vs Gross Operating Revenues (Constant Dollars)

When comparing the operating ratio with the average operating revenue (constant dollars), an interesting relationship arises. The single commodity carriers earning less than \$1 million annually have an operating ratio which is .934 compared to .952 for companies that earn over \$1 million annually.

From 1981 to 1985, there was a general trend for the operating ratio and the average gross operating revenues to decline for the single commodity carriers. This shows that the single commodity carriers are getting smaller and, yet, are more efficient in their use of operating revenues.

Trucking Industry vs Single Commodity Carriers

A five year comparison of the operating ratios for the total trucking industry with those of the single commodity carriers reveals that the transporters of single commodities had a lower operating ratio than the total industry in each of the 5 years studied. The lower ratios for the single commodity carriers can be partially explained by the bias of the study to revenue class 2 carriers which, as stated before, generally have a lower operating ratio due to accounting procedures. In addition, a previous Statistics Canada study* has indicated that these single commodity carriers have a certain operating advantage due to the reduced maintenance costs of maintaining a homogeneous fleet. This should reduce the costs of maintenance, mechanics, and license fees.

* Refer to the Performance Measures of Specialized Carriers 1985 study in the Statistics Canada Service Bulletin Cat. 50-002 Vol. 4 No. 2 for more information on the individual three digit commodity carriers.

Les transporteurs de marchandises générales et non classées (section VI) ont été les plus grands transporteurs d'un seul produit quatre années sur cinq. Ils ont été, en 1985, les transporteurs de produits finals non comestibles (section V) ayant enregistré les plus fortes recettes moyennes cette année-là.

Relation entre le ratio d'exploitation et les recettes brutes d'exploitation (en dollars constants)

Si on compare le ratio d'exploitation aux recettes moyennes d'exploitation (en dollars constants), on constate qu'il existe entre les deux une corrélation intéressante. Les transporteurs qui tirent chaque année moins de \$1 million du transport d'un seul produit ont un ratio d'exploitation de .934, comparativement à .952 pour les entreprises du même genre ayant des recettes de plus de \$1 million.

Entre 1981 et 1985, le ratio d'exploitation et les recettes brutes moyennes d'exploitation des transporteurs d'un seul produit ont diminué en général. Cela signifie que ces transporteurs sont de plus en plus petits mais utilisent plus efficacement leurs recettes d'exploitation.

Comparaison entre l'industrie du camionnage en général et les transporteurs d'un seul produit

Une comparaison sur cinq ans des ratios d'exploitation de l'ensemble de l'industrie du camionnage et des transporteurs d'un seul produit révèle que les ratios de ces derniers ont été inférieurs à ceux de l'ensemble de l'industrie au cours de chacune des cinq années. Cette situation s'explique en partie par le biais de l'étude en faveur des transporteurs de la catégorie 2 qui, comme nous l'avons dit, ont en général un ratio d'exploitation plus faible en raison de leurs procédures comptables. En outre, une étude antérieure de Statistique Canada* a démontré que les transporteurs d'un seul produit sont d'une certaine façon avantagés parce qu'un parc homogène coûte moins cher à entretenir. Cela entraîne une réduction des frais d'entretien, des charges d'entretien mécanique et des droits d'immatriculation.

* Pour plus de renseignements sur les transporteurs de marchandises au niveau à trois chiffres, se reporter aux résultats de l'étude de 1985 sur les mesures du rendement des transporteurs spécialisés, Bulletin de service de Statistique Canada n° 50-002 au catalogue, vol. 4, n°2.

Figure 6.2.3

Total Industry Operating Ratio vs Single Commodity Carriers, 1981 to 1985

Ratios d'exploitation de l'ensemble de l'industrie par rapport à ceux des transporteurs d'un seul produit, 1981 à 1985

Year Année	Operating ratio - Ratio d'exploitation	
	Total industry Ensemble de l'industrie	Single commodity carriers Transporteurs d'un seul produit
1981	.966	.950
1982	.975	.943
1983	.960	.953
1984	.952	.947
1985	.956	.936

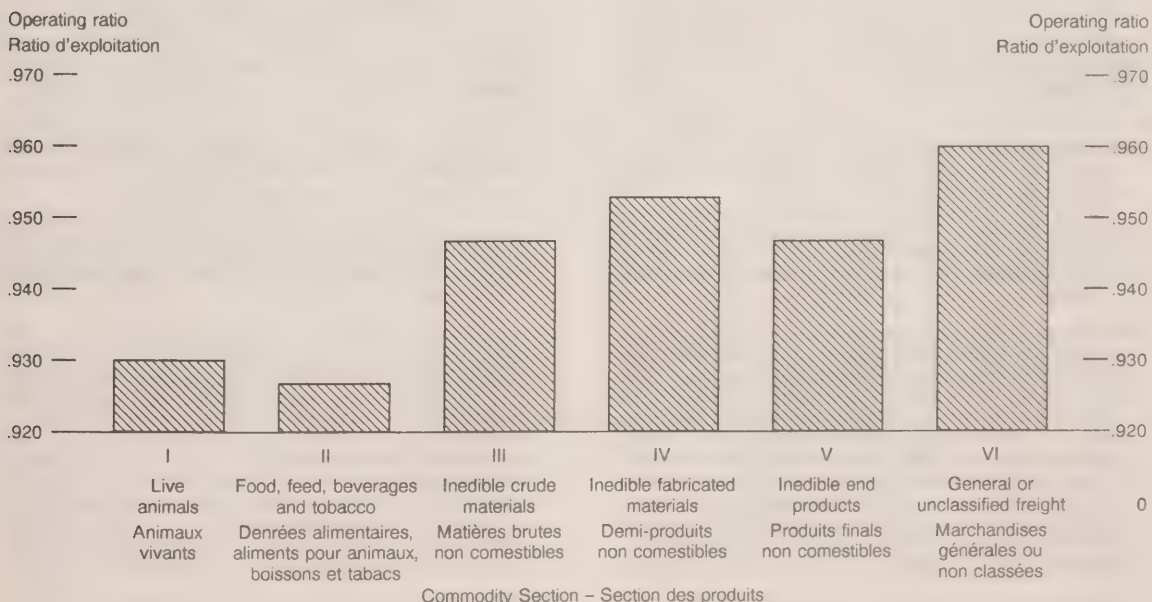
As shown in figure 6.2.4, the average operating ratio of the individual commodity sections over the five year period shows that the carriers of general or unclassified freight (Section VI) had the highest average operating ratio at .960. On the other hand, the carriers of food, feed, beverage and tobacco (Section II) had the lowest average operating ratio at .927. These statistics on single commodity carriers hold true for the total industry. At the total industry level, the carriers of general or unclassified freight have consistently had the highest operating ratio since 1981.

Comme le montre la figure 6.2.4 sur les ratios d'exploitation moyens des transporteurs des différentes sections de produits au cours de la période de cinq ans, les transporteurs de marchandises générales ou non classées (section VI) ont le plus fort ratio d'exploitation moyen, soit .960. Par contre, les transporteurs de denrées alimentaires, d'aliments pour animaux, de boissons et de tabacs (section II) affichent le plus faible ratio d'exploitation moyen, soit .927. Ces statistiques sur les transporteurs d'un seul produit sont également valables pour l'ensemble de l'industrie. Au niveau de l'ensemble de l'industrie, les transporteurs de marchandises générales ou non classées accusent depuis 1981 le ratio d'exploitation le plus élevé.

Figure 6.2.4

Average Five Year Operating Ratio of Single Commodity Carriers

Ratios d'exploitation moyens sur cinq ans des transporteurs d'un seul produit



A MODAL ANALYSIS OF TRADE BETWEEN CANADA AND THE UNITED STATE

INTRODUCTION

The objective of this special study is to determine the relative importance of the different modes in transporting goods traded between major Canadian and United States regions. The study results are intended to supplement statistical data which is currently available on transportation activities within Canada with information on international movements destined for and originating from the United States.

Study findings were based on data derived from Canadian customs documentation compiled for the International Merchandise Trade Survey conducted by the International Trade Division of Statistics Canada. The study presents data for 1986.

Data Coverage and Definitions

In evaluating the results of the study, the following points should be taken into account:

- The market share of different modes of transport was measured only by the value of the merchandise transported. This measurement was used because conventional transportation output measures such as tonnes transported or tonne-kilometres performed are not available from the International Merchandise Trade data base. Although tonnes transported would provide a more precise measure of traffic volume, the value of the goods traded can also be used as an indicator of market share between modes.
- The modes of transport combine for-hire and private carriers domiciled in either Canada or the United States.
- Exports by mode of transport indicate the method of transport used at the point of exit from Canada. For import statistics, the mode of transport indicates the last mode of transport by which the merchandise was brought to the Canadian point of clearance.
- The 'Other' category for mode of transport is comprised of transactions which have been carried by air, marine, pipeline or cannot be classified to a specific mode due to the nature of the information provided on customs documents.
- The regional definitions for the United States represent various groupings of United States Census Sub-Divisions. A precise list of the states included in each group can be made available on request.
- For exports and imports, a proportion of shipments cannot be assigned a definitive state of origin or destination, due to the nature of the shipment or the detail of the submitted trade documentation. In the case of exports, shipments where the state destination is not exactly known represent less than 0.4% of Canadian exports to the United States. In contrast, approximately 15% of the total Canadian imports from the United States cannot be attributed to a particular state. For the purposes of determining mode of transport regional market shares, the trade value associated with the unknown state of origin or destination shipments have been excluded from the data presented in the study.
- Merchandise trade statistics exclude in-transit goods (goods which cross Canadian borders for convenience of transportation only). This implies that, for example, containers

UNE ANALYSE DU COMMERCE ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS SELON LE MODE DE TRANSPORT

INTRODUCTION

La présente étude spéciale a pour objectif de déterminer l'importance relative des différents modes de transport utilisés pour acheminer les marchandises entre les grandes régions du Canada et des États-Unis. Elle vise à compléter les données statistiques existantes sur le transport au Canada par des renseignements sur les mouvements internationaux à destination et en provenance des États-Unis.

Les conclusions dégagées reposent sur des données provenant de documents des douanes canadiennes rassemblés pour l'enquête sur le commerce international de marchandises menée par la Division du commerce international de Statistique Canada. L'étude présente des données pour 1986.

Champ d'observation et définitions

Pour évaluer les résultats de l'étude, il convient de tenir compte des points suivants:

- Pour mesurer la part du marché revenant aux différents modes de transport, on s'est fondé uniquement sur la valeur des marchandises transportées. En effet, la base de données sur le commerce international de marchandises ne permet pas d'obtenir les mesures traditionnelles de l'activité du secteur du transport, comme le nombre de tonnes ou de tonne-kilomètres transportées. Même si le volume du trafic serait mieux mesuré à partir du nombre de tonnes transportées, la valeur des marchandises est aussi un indicateur valable de la part du marché des différents modes.
- Dans la ventilation par mode de transport, on a combiné les transporteurs pour compte d'autrui et les transporteurs pour compte propre domiciliés au Canada ou aux États-Unis.
- Pour les exportations, le mode de transport renvoie à celui utilisé au point de sortie du Canada. Dans le cas des statistiques sur les importations, le mode de transport est le dernier mode utilisé pour acheminer la marchandise au point de dédouanement situé au Canada.
- La catégorie "Autre" pour le mode de transport comprend les expéditions par air, par mer ou par pipeline, ou celles qui n'ont pu être attribuées à un mode précis en raison de la nature des renseignements figurant sur les documents douaniers.
- Les régions définies pour les États-Unis correspondent à divers groupes de subdivisions de recensement aux États-Unis. Une liste détaillée des états compris dans chaque groupe est disponible sur demande.
- Une partie des expéditions exportée et importée n'a pu être attribuée à un état d'origine ou de destination précis en raison de la nature de l'expédition ou du niveau de détail des documents présentés. Dans le cas des exportations, les expéditions pour lesquelles l'état de destination n'est pas connu avec certitude représentent moins de 0.4% des exportations canadiennes vers les États-Unis. Par contre, environ 15% des importations canadiennes totales en provenance des États-Unis n'ont pu être attribuées à un état précis. Dans la présente étude, les données sur la répartition régionale des importations et des exportations selon le mode de transport ne tiennent pas compte de la valeur des expéditions dont l'état d'origine ou de destination est inconnu.
- Les statistiques sur le commerce de marchandises excluent les marchandises en transit (celles qui franchissent les frontières canadiennes uniquement parce que leur transport en est ainsi

transported from Europe, in transit through Montreal to the United States, are not included in the data.

- This study represents the second in a series where trade data have been analyzed in the context of the mode of transport. The first can be found in the 1985 Trucking in Canada publication (Catalogue No. 53-222), page 205. If further details are required as to the methods employed in the collection of International trade data, please refer to the Statistics Canada publications Exports by commodity (Cat. 65-004) and Imports by commodity (Cat. 65-007).

FINDINGS

Regional Share of Exports

The shares, indicated on figure 6.3.1, provide an indication of the flow of trade for 1986 as it originates from a region in either Canada or the United States. The following points can be discerned from the trade shares indicated:

- Over 93% of all Atlantic region exports are directed to the North Eastern and Southern regions, or to the Eastern seaboard states. Alternatively, the Atlantic region receive only 5.1% of the goods exported from these states.
- As expected, almost half (48.9%) of Quebec exports are destined for the North Eastern region of the United States, and when combined with the North Central region, account for over three quarters of Quebec exports.
- The majority of goods exported from Ontario (54.9%) are destined for the North Central states and, when one adds the goods exported to the North Eastern region, this represents 76.5% of the Ontario total.
- Ontario receives 73.5% of the total United States exports to Canada, while garnering regional shares ranging from 49.5% of Canadian destined exports from the Western states to 83.2% of North Central states exports to Canada.
- Interestingly, the Western provinces exported more of their goods (39.8%) to the North Central states than to the neighboring Western States or remaining United States regions.

Canada-United States Trade: Modal Analysis

The summary totals and data presented in figure 6.3.2 allow the reader to discern the market shares for trucking and rail transport of 1986 Canadian imports and exports for provincial and United States regions. The following observations are gleaned from this particular tabulation of trade data:

- For Canadian trade with the United States, truck transport dominates with 58.9% of the exports and 72.1% of the imports. Rail transports a quarter of the exported goods while carrying only 11.7% of the imports.
- If one examines the flow of goods to and from United States regions, over 45% of all Canada-United States trade is carried on with the North Central states and the bulk of this, 65.4% for exports to and 70.9% for imports from, is transported by truck.

facilité). Cela signifie, par exemple, que les conteneurs en provenance d'Europe, acheminés vers les États-Unis via Montréal, ne sont pas pris en compte dans les données.

- La présente étude est la deuxième d'une série consacrée à l'analyse des données sur le commerce selon le mode de transport. La première est parue dans l'édition de 1985 de la publication "Le camionnage au Canada" (n° 53-222 au catalogue), page 205. Pour plus de détails sur les méthodes utilisées pour la collecte de données sur le commerce international, se reporter aux publications de Statistique Canada Exportations par marchandises (n° 65-004 au cat.) et Importations par marchandises (n° 65-007 au cat.).

CONCLUSIONS

Répartition régionale des exportations

La répartition indiquée à la figure 6.3.1 donne une idée des flux commerciaux pour 1986 selon la région d'origine au Canada ou aux États-Unis. Cette répartition permet de dégager les points suivants:

- Plus de 93% des exportations de la région des Maritimes sont destinées aux régions du nord-est et du sud, ou aux états de la côte est. Par contre, les régions de l'Atlantique n'ont reçu que 5.1% des marchandises en provenance de ces états.
- Comme on pouvait s'y attendre, près de la moitié (48.9%) des exportations du Québec sont destinées à la région du nord-est des États-Unis. Cette région et celle du centre nord représentent ensemble plus des trois quarts des exportations du Québec.
- La majorité des marchandises exportées de l'Ontario (54.9%) sont destinées aux états du centre nord. Ces états et la région du nord-est reçoivent 76.5% des exportations totales de l'Ontario.
- L'Ontario domine les exportations des États-Unis vers le Canada, détenant 73.5% du trafic total transfrontalier et des parts régionales comprises entre 49.5% pour les états de l'ouest et 83.2% pour les états du centre nord.
- Il est intéressant de noter que les provinces de l'Ouest exportent davantage de marchandises (39.8%) vers les états du centre nord que vers les états voisins de l'ouest ou les autres régions des États-Unis.

Analyse du commerce entre le Canada et les États-Unis selon le mode transport

Les totaux sommaires et les données présentés à la figure 6.3.2 permettent au lecteur de voir comment se répartissent, par région canadienne et américaine, les importations et les exportations canadiennes acheminées par camion et par rail en 1986. L'analyse de ces totalisations permet de faire les observations suivantes:

- Le transport routier domine le commerce entre le Canada et les États-Unis, 58.9% des exportations et 72.1% des importations ayant été acheminées par ce mode de transport. Le quart des marchandises exportées mais seulement 11.7% des marchandises importées ont été transportées par rail.
- Si on examine le mouvement des marchandises à destination et en provenance des régions des États-Unis, on constate que plus de 45% du commerce total canado-américain se fait avec les états du centre nord et que le gros de ces échanges, soit 65.4% des exportations à destination de ces états et 70.9% des importations en provenance de ces états, s'effectue par camion.

- In terms of the direction of trade flow, rail generally carries a higher proportion of the goods exported rather than imported, with the exported proportion ranging from a low of 18.8% for the Western region to a high of 28.9% for the North Eastern states.
- Given the availability of marine transport along either coast, it is not surprising that the 'Other' mode grouping has almost equal proportions of the Canadian exports and imports for the Western states (38.6% and 34.4%, respectively) while, for the North Eastern region, the proportion is 15% for either direction of trade flow.
- When viewed on the basis of provincial regions, the data clearly indicates the dominance of trucking in carrying Canadian imports, with a high at 74.9% for Ontario and a minimum of 60.2% for the Atlantic provinces.
- The predominance of trade for the Atlantic provinces takes place with the North Eastern states (72.7% exports, 39.6% imports), with almost fifty percent of exports and approximately three quarters of imports carried by truck.
- Rail maintains 49% of the exports shipped from the Atlantic provinces to the North Central market while only transporting 5.2% of the goods imported.
- The ready availability of marine transport to the Atlantic provinces has kept the proportion for the 'Other' mode category strong, with 38.3% of exports and 34.5% of imports.
- Quebec trade flows are almost equal in both directions with the North Eastern states. Of this, 64.3% of the exports and 84.4% of the imports are transported by truck.

The mode of transport shares by region for Canada-United States trade are presented in figure 6.3.3. Some of the more notable observations are:

- Ontario records the largest share of transborder trade, with over 60% of Canadian exports and greater than 73% of total imports. Trucking shares of 69.7% for exports and 74.9% for imports indicates this mode's dominance in the carriage of Canada-United States trade.
- Over half of the Ontario trade is directed to, or originates with, the North Central region. Given the province's proximity to this market, it is not surprising to note that 77.2% of exports to, and 74.4% of imports from this region, are carried by truck.
- The Western provinces present an interesting trading pattern in that the export and import shares of their trade with the United States are closely balanced within each of the regions. The North Central region has the largest share of the Western provinces trade, with 39.8% of the exports and 39.2% of the imports. The Western states are a close second, with 36.4% of exports and 34.6% of the imports. For both of these regions, the high proportions of exports for the 'Other' mode category (56.8% for North Central, 47.5% for Western) might be attributed to the gas and oil exports by pipeline to these regions.
- Rail transports 47.4% of those exports from the Western provinces which are directed to the Southern states.
- When comparing provincial regional totals for each mode to the Canadian modal totals, 71.4% of exports and 76.3% of imports by truck and 60.0% of exports and 74.9% of imports by rail can be attributed to Ontario.

- Quant au sens des flux commerciaux, les chemins de fer acheminent généralement une proportion plus grande des marchandises exportées que des marchandises importées, la proportion des exportations variant d'un minimum de 18.8% pour la région de l'ouest à un maximum de 28.9% pour les états du nord-est.
- Le transport maritime est accessible le long des deux côtes. Il ne faut donc pas s'étonner que les proportions des exportations et des importations canadiennes attribuées à la catégorie "Autre", soient très proches dans le cas des états de l'ouest, s'établissant respectivement à 38.6% et à 34.4%, et identiques dans le cas de la région du nord-est, s'établissant à 15%.
- L'analyse par région provinciale montre clairement la dominance du transport routier pour l'acheminement des importations canadiennes, les proportions étant comprises entre 74.9% pour l'Ontario et 60.2% pour les provinces de l'Atlantique.
- Les provinces de l'Atlantique commerce surtout avec les états du nord-est (72.7% des exportations, 39.6% des importations), presque cinquante pour cent des exportations et environ les trois quarts des importations étant acheminées par camion.
- Les chemins de fer ont transporté 49% des exportations expédiées des provinces de l'Atlantique vers le marché du Centre Nord mais seulement 5.2% des marchandises importées.
- L'accès facile à la mer dans les provinces de l'Atlantique explique les proportions élevées attribuées à la catégorie "Autre", soit 38.3% des exportations et 35.5% des importations.
- Les échanges commerciaux du Québec avec les états du nord-est sont presque égaux dans les deux sens. La part du transport routier dans ces échanges est de 64.3% pour les exportations et 84.4% pour les importations.

Les données sur la répartition par région du commerce canado-américain, selon le mode de transport, sont présentées à la figure 6.3.3. En voici les principaux faits saillants.

- L'Ontario détient la plus grande part du commerce transfrontalier, avec plus de 60% des exportations canadiennes et plus de 73% des importations totales. Par ailleurs, 69.7% des exportations et 74.9% des importations ont été acheminées par camion, ce qui montre la dominance de ce mode de transport dans le commerce canado-américain.
- Plus de la moitié du commerce de l'Ontario a comme point de destination ou d'origine la région du centre nord. La proximité de ce marché explique pourquoi 77.2% des exportations de la province qui y sont destinées et 74.4% des importations qui en arrivent sont transportées par camion.
- Il est intéressant de constater que les exportations et les importations des provinces de l'Ouest se répartissent assez uniformément entre les différentes régions des États-Unis. La région du centre nord détient la plus grande part du commerce des provinces de l'Ouest, soit 39.8% des exportations et 39.2% des importations. Les états de l'ouest suivent de près au deuxième rang, avec 36.4% des exportations et 34.6% des importations. Les exportations de gaz et de pétrole par pipeline vers ces deux régions expliquent sans doute que des proportions importantes des exportations (56.8% pour le Centre Nord et 47.5% pour l'Ouest) aient été attribuées à la catégorie "Autre".
- Les exportations des provinces de l'Ouest à destination des états du sud ont été acheminées par chemin de fer dans une proportion de 47.4%.
- Si on rapproche les totaux par région provinciale selon le mode aux totaux pour le Canada selon le mode, on constate que 71.4% des exportations et 76.3% des importations par camion et 60.0% des exportations et 74.9% des importations par chemin de fer reviennent à l'Ontario.

Figure 6.3.1

Trade Between Canada and the United States Regions in 1986

Distribution of Exports by Destination Region

Commerce entre les régions du Canada et des États-Unis en 1986

Répartition des exportations selon la région de destination

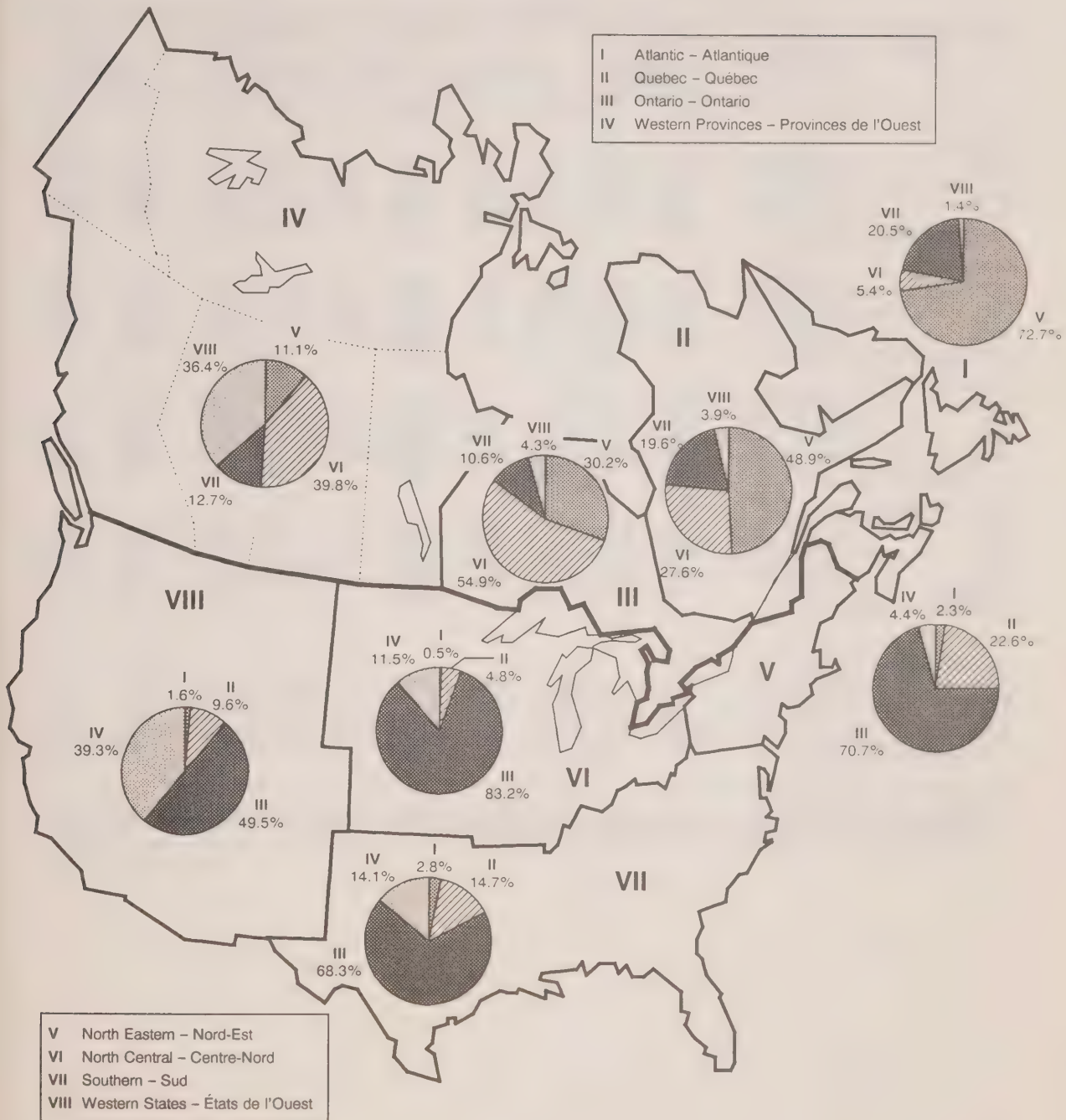


Figure 6.3.2

Trade Between Canada and the United States, by Mode of Transport – 1986¹

Canadian region by mode of transport	United States Region											
	North Eastern				North Central				Southern			
	Exports to U.S.		Imports from U.S.		Exports to U.S.		Imports from U.S.		Exports to U.S.		Imports from U.S.	
	Exportations vers les É.-U.		Importations des É.-U.		Exportations vers les É.-U.		Importations des É.-U.		Exportations vers les É.-U.		Importations des É.-U.	
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Atlantic												
Road	1,377.8	49.8	285.2	74.7	79.8	38.7	85.4	58.8	263.5	33.7	154.3	49.2
Rail	306.3	11.1	13.3	3.5	100.9	49.0	8.2	5.6	185.8	23.8	20.4	6.5
Other	1,082.8	39.1	83.4	21.8	25.2	12.3	51.6	35.5	331.7	42.5	138.7	44.3
Total	2,766.9	100.0	381.8	100.0	205.9	100.0	145.1	100.0	781.0	100.0	313.4	100.0
% Atlantic Total	72.7		39.6		5.4		15.0		20.5		32.5	
Quebec												
Road	4,943.8	64.3	3,182.5	84.4	2,349.0	54.1	684.8	47.9	1,313.3	42.6	995.1	61.5
Rail	2,047.7	26.6	154.4	4.1	1,655.7	38.2	300.2	21.0	951.0	30.9	190.3	11.8
Other	692.6	9.0	432.9	11.5	334.9	7.7	443.2	31.0	814.9	26.5	432.6	26.7
Total	7,684.2	100.0	3,769.8	100.0	4,339.6	100.0	1,428.3	100.0	3,079.2	100.0	1,618.0	100.0
% Quebec	48.9		49.9		27.6		18.9		19.6		21.4	
Ontario												
Road	9,490.7	56.1	9,592.3	81.3	23,765.5	77.2	18,554.1	74.4	4,695.4	79.2	5,765.8	76.7
Rail	5,570.5	32.9	461.5	3.9	6,613.7	21.5	4,248.6	17.0	1,002.7	16.9	762.2	10.1
Other	1,865.1	11.0	1,742.2	14.8	400.6	1.3	2,131.1	8.5	231.9	3.9	988.3	13.1
Total	16,926.3	100.0	11,796.0	100.0	30,779.8	100.0	24,933.9	100.0	5,930.0	100.0	7,516.4	100.0
% Ontario Total	30.2		24.5		54.9		51.9		10.6		15.6	
Western Provinces												
Road	423.4	22.1	473.3	63.9	1,395.2	20.3	1,911.8	55.5	638.2	29.1	968.6	62.4
Rail	531.2	27.8	92.5	12.5	1,576.8	22.9	613.5	17.8	1,041.5	47.4	237.7	15.3
Other	958.4	50.1	174.8	23.6	3,903.5	56.8	919.1	26.7	516.7	23.5	346.9	22.3
Total	1,913.0	100.0	740.5	100.0	6,875.4	100.0	3,444.4	100.0	2,196.4	100.0	1,553.2	100.0
% Western Provinces Total	11.1		8.4		39.8		39.2		12.7		17.7	
Total U.S. Regions												
Road	16,235.7	55.4	13,533.2	81.1	27,589.5	65.4	21,236.1	70.9	6,910.4	57.7	7,883.8	71.7
Rail	8,455.7	28.9	721.7	4.3	9,947.0	23.6	5,170.5	17.3	3,181.1	26.5	1,210.5	11.0
Other	4,598.9	15.7	2,433.2	14.6	4,664.3	11.1	3,545.0	11.8	1,895.2	15.8	1,906.5	17.3
Grand Total	29,290.3	100.0	16,688.1	100.0	42,200.8	100.0	29,951.6	100.0	11,986.7	100.0	11,000.9	100.0
% U.S. Regions	31.5		25.5		45.4		45.8		12.9		16.8	

¹ Totals may not add due to rounding.² These totals do not include trade data for which the origin and/or destination are not known. When unknown components are included the actual 1986 imports are \$77,336,964,996 and total exports were \$93,182,254,132.

Figure 6.3.2

Commerce entre le Canada et les États-Unis, selon le mode de transport – 1986¹

Région des États-Unis				Provincial Regions and Canada Totals				Région canadienne selon le mode de transport
Western States – États de l'ouest				Totaux pour les régions provinciales et le Canada				
Exports to U.S.		Imports from U.S.		Exports to U.S.		Imports from U.S.		
Exportations vers les É.-U.		Importations des É.-U.		Exportations vers les É.-U.		Importations des É.-U.		
\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%	
34.0	63.7	55.6	44.9	1,755.0	46.1	580.4	60.2	Atlantique
1.2	2.3	8.8	7.1	594.2	15.6	50.6	5.2	Transport routier
18.1	34.0	59.5	48.0	1,457.9	38.3	333.1	34.5	Transport ferroviaire
53.3	100.0	123.8	100.0	3,807.1	100.0	964.1	100.0	Autre
1.4		12.8		100.0		100.0		Total
								% du total pour l' Atlantique
368.1	59.6	268.0	36.3	8,974.2	57.1	5,130.4	67.9	Québec
93.9	15.2	109.5	14.8	4,748.3	30.2	754.4	10.0	Transport routier
155.9	25.2	361.4	48.9	1,998.3	12.7	1,670.1	22.1	Transport ferroviaire
617.8	100.0	738.8	100.0	15,720.8	100.0	7,554.9	100.0	Autre
3.9		9.8		100.0		100.0		Total
								%du total pour le Québec
1,135.3	46.9	2,083.0	54.4	39,087.0	69.7	35,995.3	74.9	Ontario
824.8	34.1	265.3	6.9	14,011.7	25.0	5,737.6	11.9	Transport routier
458.9	19.0	1,480.1	38.7	2,956.5	5.3	6,341.7	13.2	Transport ferroviaire
2,419.0	100.0	3,828.4	100.0	56,055.1	100.0	48,074.6	100.0	Autre
4.3		8.0		100.0		100.0		Total
								% du total pour l'Ontario
2,452.3	39.0	2,103.4	69.2	4,909.1	28.4	5,457.1	62.2	Provinces de l'Ouest
846.8	13.5	178.9	5.9	3,996.3	23.1	1,122.5	12.8	Transport routier
2,986.6	47.5	758.9	25.0	8,365.2	48.4	2,199.7	25.1	Transport ferroviaire
6,285.7	100.0	3,041.2	100.0	17,270.6	100.0	8,779.3	100.0	Autre
36.4		34.6		100.0		100.0		Total
								% du total pour les provinces de l'Ouest
3,989.7	42.6	4,510.1	58.3	54,725.3	58.9	47,163.2	72.1	Total pour les régions des États-Unis
1,766.6	18.8	562.4	7.3	23,350.4	25.1	7,665.1	11.7	Transport routier
3,619.5	38.6	2,659.8	34.4	14,777.8	15.9	10,544.5	16.1	Transport ferroviaire
9,375.8	100.0	7,732.3	100.0	92,853.5 ²	100.0	65,372.8 ²	100.0	Autre
10.1		11.8		100.0		100.0		Total général
								% du total pour les régions des États-Unis

¹ Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

² Ces totaux ne comprennent pas les données sur les exportations ou les importations dont l'origine ou la destination est inconnue. Lorsque toutes les données sont prises en compte, la valeur réelle des importations pour 1986 atteint \$77,336,964,996 et celle des exportations totales, \$93,182,254,132.

Figure 6.3.3

Mode of Transport Shares of Total Canada-United States Imports and Exports, by Region of Trade, 1986

Répartition selon le mode de transport des importations et des exportations totales entre le Canada et les États-Unis, par région commerciale, 1986

Mode of Transport Mode de transport	Provincial Regions – Régions provinciales							
	Atlantic Atlantique		Québec		Ontario		Western Provinces Provinces de l'Ouest	
	Exports to USA	Imports from USA	Exports to USA	Imports from USA	Exports to USA	Imports from USA	Exports to USA	Imports from USA
	Exportations vers les É.-U.	Importations des É.-U.	Exportations vers les É.-U.	Importations des É.-U.	Exportations vers les É.-U.	Importations des É.-U.	Exportations vers les É.-U.	Importations des É.-U.
	percentage – pourcentage							
Road – Transport routier	3.2	1.2	16.4	10.9	71.4	76.3	9.0	11.6
Rail – Transport ferroviaire	2.5	0.7	20.3	9.8	60.0	74.9	17.1	14.6
Other – Autre	9.9	3.2	13.5	15.8	20.0	60.1	56.6	20.9
Total of Canadian-United States Trade – Commerce total canado-américain	4.1	1.5	16.9	11.6	60.4	73.5	18.6	13.4
	State Regions – Régions américaines							
	Northeastern Nord-est		North Central Centre Nord		Southern Sud		Western States États de l'Ouest	
	Exports to Canada	Imports from Canada	Exports to Canada	Imports from Canada	Exports to Canada	Imports from Canada	Exports to Canada	Imports from Canada
	Exportations vers le Canada	Importations du Canada	Exportations vers le Canada	Importations du Canada	Exportations vers le Canada	Importations du Canada	Exportations vers le Canada	Importations du Canada
	percentage – pourcentage							
Road – Transport routier	28.7	29.7	45.0	50.4	16.7	12.6	7.3	9.6
Rail – Transport ferroviaire	9.4	36.2	67.5	42.6	15.8	13.6	7.6	7.3
Other – Autre	23.1	31.1	33.6	31.6	18.1	12.8	24.5	25.2
Total of United States-Canadian Trade – Commerce total américaino-canadien	25.5	31.5	45.8	45.4	16.8	12.9	10.1	11.8

FOREIGN CONTROL OF THE CANADIAN FOR-HIRE TRUCKING INDUSTRY

OBJECTIVES

The objective of this study is to measure the extent of foreign ownership within the Canadian For-Hire Trucking Industry for the period 1981 to 1986. The study includes performance measures comparing all Canadian domiciled trucking firms versus those Canadian domiciled firms under foreign control. In addition, the distribution of operating expenses for both foreign controlled and all companies are presented. The comparison analysis is primarily directed to revenue class 1 carriers.

METHODOLOGY, DATA QUALITY AND LIMITATIONS

The Motor Carriers of Freight Survey (MCF), which measures the size, structure and economic performance of Canada's for-hire trucking industry, is restricted to those Canadian domiciled for-hire trucking firms that reported gross operating revenues of greater than \$100,000 in the year preceding the survey year. For information on the methodology of this survey, refer to page 201 of this publication.

The Corporations And Labour Union Relations Act (CALURA) database was used to identify the foreign owned for-hire trucking enterprises (SIC 507 1960). The CALURA source indicates the country of control, the country of residence and the percentage of ownership of all firms within each enterprise.

The criteria used to assign the ownership status of a for-hire trucking firm is based on the number of voting rights held by individuals or corporations. If the number of foreign voting rights exceeds 50%, then a firm is categorized as foreign controlled.

CALURA requires that all foreign corporations which carry on business in Canada or are incorporated under the law of Canada or a province file an annual report. If any one of the following conditions are met, a foreign controlled firm was included in the CALURA database for analysis purposes.

1. the foreign trucking enterprise had assets that are equal to or greater than \$10 million;
2. the foreign owned trucking enterprise had gross annual operating revenues equal to or greater than \$15 million;
3. the foreign owned trucking enterprise had a Canadian long term debt of \$200,000 or greater.

Given the CALURA criteria, the foreign complement within the total for-hire trucking industry cannot be identified with complete certainty. However, all of the largest foreign controlled for-hire trucking firms will be accounted for due to the CALURA conditions.

CONTRÔLE ÉTRANGER DE L'INDUSTRIE CANADIENNE DU CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI

OBJECTIFS

L'objectif de la présente étude est de mesurer l'étendue du contrôle étranger dans l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui entre 1981 et 1986. L'étude comprend des mesures de rendement permettant de comparer toutes les entreprises de camionnage domiciliées au Canada à celles sous contrôle étranger. On y retrouve également la répartition des dépenses d'exploitation des entreprises sous contrôle étranger et de toutes les entreprises canadiennes. L'analyse comparative porte surtout sur les entreprises de la catégorie de recettes 1.

MÉTHODES, QUALITÉ ET LIMITES DES DONNÉES

L'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises, qui mesure la taille, la structure et le rendement économique de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui au Canada, ne vise que les entreprises de camionnage pour compte d'autrui domiciliées au Canada dont les recettes brutes d'exploitation déclarées durant l'année ayant précédé l'enquête totalisaient plus de \$100,000. Pour plus de renseignements sur la méthodologie de cette enquête, se reporter à la page 201 de la présente publication.

Les entreprises étrangères de camionnage pour compte d'autrui (industrie 507 de la CTI de 1960) ont été identifiées à partir de la base de données créée dans le cadre de la Loi sur les déclarations des corporations et des syndicats ouvriers. Cette source indique, pour tous les établissements de chaque entreprise, le pays de contrôle, le pays de résidence et le pourcentage du capital détenu à l'étranger.

La propriété des entreprises de camionnage pour compte d'autrui a été établie en fonction du nombre d'actions avec droit de vote possédées par des particuliers ou des sociétés. Si plus de la moitié des voix est détenue par des intérêts étrangers, l'entreprise est considérée sous contrôle étranger.

Toutes les sociétés étrangères en activité au Canada ou constituées en vertu d'une loi du Canada ou d'une province doivent produire une déclaration annuelle conformément à la Loi sur les déclarations des corporations et des syndicats ouvriers. Les entreprises sous contrôle étranger ont été incorporées à la base de données, à des fins d'analyse, si elles répondaient à l'une ou l'autre des conditions suivantes:

1. entreprises de camionnage étrangères ayant des actifs de \$10 millions ou plus;
2. entreprises de camionnage étrangères ayant des recettes annuelles brutes d'exploitation de \$15 millions ou plus;
3. entreprises de camionnage étrangères ayant une dette à long terme au Canada de \$200,000 ou plus.

Compte tenu des critères d'inclusion dans la base de données, la composante étrangère de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui ne peut être délimitée avec une parfaite certitude. Toutefois, les exigences de la Loi sur les déclarations des corporations et des syndicats ouvriers garantissent que toutes les grandes entreprises de camionnage pour compte d'autrui sous contrôle étranger seront prises en compte.

The MCF survey compiles information on all Canadian domiciled for-hire trucking firms with annual revenues of greater than \$100,000. The foreign segment, as identified from the CALURA source, consists mainly of large firms. Therefore, the main emphasis of analysis was directed to a comparison of the foreign controlled firms and all class 1 revenue carriers. These carriers are defined as for-hire trucking carriers that earned gross annual revenues of greater than \$2 million in the year preceding the survey year.

The composition of both revenue class 1 and foreign controlled trucking firms are mainly comprised (approximately 50% based on the 1980 SIC) of general freight carriers for the period 1981 to 1986. These carriers are defined as transporters of commodities which are not included in any of the 5 other commodity sections or are a group of commodities that cannot be classified into a single commodity section. For more detailed definitions on the six commodity sections, refer to page 168 of this publication.

ANALYSES

Industry Impact

In reviewing the data for the foreign controlled trucking firms, it became evident that these firms were generally comparable to the class 1 carriers. The rationale for this type of comparison was that the class 1 average gross operating revenues were \$10.8 million in 1986 which approximates the average gross operating revenues generated by the CALURA identified foreign controlled firms at \$16.3 million. Alternatively, in 1986, the average gross revenues for class 2 carriers were \$1.1 million and \$0.2 million for the class 3 carriers.

Based on the CALURA source, 40 foreign controlled trucking firms were domiciled in Canada in 1986. This number represents 6.7% of the class 1 carriers and 0.6% of all for-hire trucking firms. However, these 40 companies produced revenues of \$651 million in 1986 which constitute 10.6% of the class 1 carriers and 7.5% of the total revenues received by the Canadian for-hire trucking industry covered by the MCF survey*.

* Please refer to page 44 of this publication for detailed financial accounts on the Canadian for-hire trucking industry.

The foreign controlled firms have shown some fluctuations in their proportion of revenues over the six year period. From 1981 to 1982 the foreign controlled firms constituted between 14.4% and 15.0% of the revenues of the class 1 firms. In 1983, there was a significant drop to 10.7% of total class 1 revenues. Since then, this proportion has remained quite stable.

Financial Measures

In comparing the revenue class 1 carriers with the foreign controlled carriers for 1986, some major differences in the operating ratio can be observed. The operating ratio of the revenue class 1 carriers was 0.960 in 1986, this compares with 0.907 for the foreign carriers. The impact that these values have on firms may be illustrated by an example; if two firms are selected, one Canadian and the other foreign both earning \$10 million in 1985, the net operating revenue of the Canadian firm would be \$400,000 while the foreign firm's net operating revenue would be \$930,000.

L'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises rassemble des renseignements sur toutes les entreprises de camionnage pour compte d'autrui domiciliées au Canada ayant des recettes annuelles de plus de \$100,000. La composante étrangère prise en compte dans la base de données comprend surtout de grandes entreprises. Par conséquent, l'analyse a surtout la forme d'une comparaison entre les entreprises sous contrôle étranger et les transporteurs de la catégorie 1. Ces derniers sont des transporteurs pour compte d'autrui dont les recettes annuelles brutes durant l'année ayant précédé l'année d'enquête dépassaient \$2 millions.

Les données pour la période 1981 à 1986 révèlent que la moitié environ des entreprises de camionnage de la catégorie 1 et des entreprises sous contrôle étranger étaient des transporteurs de marchandises générales (d'après la CTI de 1980). Ces derniers transportent des marchandises non comprises dans l'une ou l'autre des cinq autres sections de marchandises ou un groupe de marchandises qui ne peut être attribué à une seule section. Pour des définitions détaillées des six sections de marchandises, se reporter à la page 168 de la présente publication.

ANALYSES

Impact sur l'industrie

L'examen des données sur les entreprises de camionnage sous contrôle étranger révèle clairement que ces entreprises sont généralement comparables aux transporteurs de la catégorie 1. En effet, les recettes brutes moyennes d'exploitation en 1986 des entreprises de la catégorie 1 et des entreprises sous contrôle étranger dans la base de données étaient du même ordre, soit \$10.8 millions pour les premières et \$16.3 millions pour les secondes. Par ailleurs, les recettes brutes moyennes en 1986 des transporteurs de la catégorie 2 atteignaient \$1.1 million, et celles des transporteurs de la catégorie 3, \$0.2 million.

D'après la base de données, 40 entreprises de camionnage étrangères étaient domiciliées au Canada en 1986. Ce nombre représente 6.7% des transporteurs de la catégorie 1 et 0.6% des entreprises de camionnage pour compte d'autrui. Toutefois, ces 40 entreprises ont généré des recettes de \$651 millions en 1986, soit l'équivalent de 10.6% des recettes des transporteurs de la catégorie 1 et de 7.5% des recettes totales de l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui saisie par l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises*.

* Pour des données détaillées sur les comptes financiers de l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui, se reporter à la page 44 de la présente publication.

La proportion que représentent les recettes des entreprises sous contrôle étranger a fluctué quelque peu au cours de la période de six ans. De 1981 à 1982, la part des recettes des entreprises de la catégorie 1 revenant aux entreprises sous contrôle étranger a été comprise entre 14.4% et 15.0%. En 1983, cette part a chuté à 10.7% du total des recettes des entreprises de la catégorie 1. Depuis lors, cette proportion est restée stable.

Mesures financières

En comparant les transporteurs de la catégorie 1 aux transporteurs sous contrôle étranger, on peut observer d'importantes différences dans les ratios d'exploitation en 1986. Les transporteurs de la catégorie 1 avaient un ratio d'exploitation de 0.960 en 1986, contre 0.907 pour les transporteurs étrangers. Pour illustrer ce que ces chiffres signifient pour les transporteurs, prenons le cas de deux entreprises, l'une canadienne et l'autre étrangère, ayant toutes deux tiré \$10 millions du transport de marchandises en 1985; les recettes nettes d'exploitation de l'entreprise canadienne seraient alors de \$400,000, et celles de l'entreprise étrangère, de \$930,000.

When comparing the class 1 trucking firms with their foreign controlled counterparts (figure 6.4.1), the operating ratio of the foreign firms has remained significantly lower than the Canadian firms for every year of this study. The foreign owned firms have shown a steady strengthening of their operating ratio from 0.984 in 1982 to 0.907 in 1986. The class 1 firms have generally followed the same trend but with a smaller decrease in their operating ratio. In contrast, for the for-hire industry as a whole, the operating ratio has been relatively stable maintaining a ratio of between 0.950 and 0.960 since 1983. Please refer to the special study "Financial Performance Measures for Specialized Carriers 1981 to 1985" for an historical review of operating ratios.

The foreign controlled trucking firms have experienced a steady financial growth pattern over the last six years. The average revenue of these firms has risen from \$10.8 million in 1981 to \$16.3 million in 1986, an increase of 51%. Again, the class 1 trucking firms have followed the same trend, but to a much lesser extent, increasing by 10% from 1981 to 1986.

Expense Allocation

In comparing the breakdown of operating expenses, on a percentage basis by operating function, it can be seen that the foreign controlled carriers spent less on transportation and maintenance and more on terminal and administration expenses than their Canadian owned counterparts. The foreign firms spend almost twice the amount on terminal expenses. This expenditure trend remained relatively stable over the entire period of this study.

The allocation of expenditures for the foreign controlled companies differs from that of the Canadian counterparts. The main dissimilarities lie in the terminal and transportation expenses. In 1986, the revenue class 1 firms spent 61.7% of their total expenses on transportation and 8.7% on terminal expenses. On the other hand, the foreign firms spent 53.5% of their total expenditures on transportation and 14.6% on terminal expenses. Another interesting point is that the Canadian firms spent, proportionally, a greater amount on vehicle maintenance than did the foreign firms.

Une comparaison entre les entreprises de camionnage de la catégorie 1 et les transporteurs sous contrôle étranger (figure 6.4.1) montre que le ratio d'exploitation des transporteurs étrangers est resté nettement inférieur à celui des entreprises canadiennes pendant toute la période de référence de l'étude. Le ratio d'exploitation des transporteurs sous contrôle étranger n'a cessé de s'améliorer, passant de 0.984 en 1982 à 0.907 en 1986. Les entreprises de la catégorie 1 ont en général suivi la même tendance mais la diminution de leur ratio d'exploitation a été moindre. Par contre, l'industrie du camionnage pour compte d'autrui dans son ensemble a affiché une stabilité relative, avec des ratios compris entre 0.950 et 0.960 depuis 1983. Pour un examen rétrospectif des ratios d'exploitation, se reporter à l'étude spéciale intitulée "Mesures du rendement financier des transporteurs spécialisés, 1981 à 1985".

La croissance financière des entreprises de camionnage étrangères ne s'est jamais démentie au cours des six dernières années. Les recettes moyennes de ces entreprises sont passées de \$10.8 millions en 1981 à \$16.3 millions en 1986, soit une augmentation de 51%. Ici aussi, les entreprises de camionnage de la catégorie 1 ont suivi la même tendance mais celle-ci a été moins prononcée, l'augmentation entre 1981 et 1986 ayant été de 10%.

Répartition des dépenses

Une ventilation en pourcentage des dépenses d'exploitation, par fonction d'exploitation, montre que les transporteurs sous contrôle étranger ont moins dépensé au titre du transport et de l'entretien mais plus en frais de terminus et d'administration que les entreprises équivalentes canadiennes. Les entreprises étrangères ont dépensé presque deux fois plus que les entreprises canadiennes en frais de terminus. Cette tendance s'observe de façon relativement constante au cours de toute la période de référence de l'étude.

La répartition des dépenses des entreprises sous contrôle étranger diffère de celle des entreprises équivalentes canadiennes. Les principales différences se situent au niveau des frais de terminus et des frais de transport. En 1986, les frais de transport représentaient 61.7% des dépenses totales des entreprises de la catégorie 1 et les frais de terminus, 8.7%. Par contre, 53.5% des sommes dépensées par les entreprises étrangères l'ont été en frais de transport et 14.6%, en frais de terminus. Signalons par ailleurs que les entreprises canadiennes dépensent proportionnellement plus en entretien que les entreprises étrangères.

Figure 6.4.1

Foreign Controlled and Class 1 For-Hire Trucking Firms, Operating Revenues and Expenses, 1981-1986

		1981		1982		1983	
		Foreign controlled	Class 1	Foreign controlled	Class 1	Foreign controlled	Class 1
		Sous contrôle étranger	Catégorie 1	Sous contrôle étranger	Catégorie 1	Sous contrôle étranger	Catégorie 1
Number of trucking firms		55	439	58	447	42	446
Number of foreign controlled firms as a percentage of Class 1 firms		12.5		13.0		9.4	
Operating revenues	\$'000	593,701	4,122,994	598,831	4,003,435	449,289	4,211,714
Foreign operating revenues as a percentage of total operating revenues		14.4		15.0		10.7	
Operating expenses	\$'000	556,695	4,020,006	589,196	3,961,830	423,455	4,091,470
Transportation expenses	\$'000	311,281	2,443,712	342,310	2,418,653	251,428	2,527,392
As a percentage of total operating expenses		59.9	60.8	58.1	61.0	59.4	61.8
Maintenance expense	\$'000	46,476	383,204	40,987	362,486	31,517	377,611
As a percentage of total operating expenses		8.4	9.5	7.0	9.1	7.4	9.2
Terminal expense	\$'000	72,782	381,555	71,678	358,433	49,757	369,781
As a percentage of total operating expenses		13.0	9.5	12.2	9.0	11.8	9.0
Administrative expense	\$'000	126,155	811,535	134,221	822,258	90,752	816,686
As a percentage of total operating expenses		22.7	20.2	22.8	20.8	21.4	20.0
Net operating income	\$'000	27,173	50,713	6,800	(9,752)	17,644	58,541
Operating ratio		0.938	0.975	0.984	0.990	0.943	0.971
Average revenue per carrier	\$'000	10,795	9,392	10,325	8,956	10,697	9,443
Average net income per carrier	\$'000	494	116	117	(22)	420	131

Figure 6.4.1

Entreprises de camionnage pour compte d'autrui sous contrôle étranger et de catégorie 1, recettes et dépenses d'exploitation, 1981-1986

1984		1985		1986		
Foreign controlled	Class 1	Foreign controlled	Class 1	Foreign controlled	Class 1	
Sous contrôle étranger	Catégorie 1	Sous contrôle étranger	Catégorie 1	Sous contrôle étranger	Catégorie 1	
44	466	46	559	40	593	Nombre d'entreprises de camionnage
9.4		8.8		6.7		Nombre d'entreprises sous contrôle étranger en pourcentage des entreprises de la catégorie 1
536,222	4,949,095	609,677	5,720,852	650,725	6,128,532	Recettes d'exploitation
10.8		10.7		10.6		Recettes d'exploitation des entreprises étrangères en pourcentage des recettes d'exploitation totales
488,262	4,766,197	555,041	5,524,325	589,968	5,884,018	Dépenses d'exploitation
283,730	2,992,873	319,514	3,442,865	315,442	3,627,765	Frais de transport
58.1	62.8	57.6	62.3	53.5	61.7	En pourcentage des dépenses d'exploitation totales
38,264	435,727	41,604	468,709	45,226	492,648	Frais d'entretien
7.8	9.1	7.5	8.5	7.7	8.4	En pourcentage des dépenses d'exploitation totales
56,304	424,508	68,265	455,554	86,037	513,461	Frais de terminus
11.5	8.9	12.3	8.2	14.6	8.7	En pourcentage des dépenses d'exploitation totales
109,963	913,089	125,657	1,156,998	143,263	1,250,144	Frais d'administration
22.5	19.2	22.6	20.9	24.3	21.2	En pourcentage des dépenses d'exploitation totales
229,669	95,295	24,228	196,526	33,170	244,514	Recettes nettes d'exploitation
0.911	0.963	0.910	0.966	0.907	0.960	Ratio d'exploitation
12,187	10,620	13,254	10,234	16,268	10,335	Recettes moyennes par transporteur
674	204	527	352	829	412	Recettes moyennes nettes par transporteur

TRUCK FLEET STATISTICS, 1981-1986

OBJECTIVE

The objective of this study is to present a consolidation of data published by Statistics Canada which can be related to the composition of the Canadian truck fleet. It is also intended to provide an appreciation of the different data sources together with any limitations which must be considered in the analysis of the statistical data.

OVERVIEW

Truck related statistics on production, sales, international trade and provincial vehicle registrations are presented in the following study. For the most part, statistical data have been extracted from existing Statistics Canada publications and have been reshaped to provide information specific to trucks. The latter segment of the study presents data for the 1984 to 1986 period as derived from the provincial registration files.

PRODUCTION DATA

A) New Motor Vehicle Industry (SIC 3231)

The Industry Division of Statistics Canada conducts an annual survey of the new motor vehicle industry in order to develop data on industry production. These data are presented in an annual publication entitled "Motor vehicle industry", (catalogue 42-219).

Table 6 of the above publication is included in Figure 6.5.1 for the period 1980-1984. Catalogue 42-219 was discontinued with the 1984 publication and was replaced in 1985 by catalogue 42-251 entitled "Transportation equipment industries".

Observations (Fig. 6.5.1)

- Over the 1980-1986 period, the lowest volume of truck production (429,295) was recorded in 1982.
- The shipment of new trucks for domestic purposes decreased by 56% (84,104) between 1981-1982 whereas the shipment of new trucks for export increased for this period by 13% (41,019).

Limitations

- For confidentiality reasons, the complete breakdown of the shipments of new trucks by weight group is not available from the survey conducted by the Industry Division.
- Detailed information by type and province is unavailable.
- The total number of new trucks destined for Canadian usage cannot be determined from this presentation because the number of units imported is unavailable. Information on imports and exports is presented on page 190.

STATISTIQUES SUR LE PARC DE CAMIONS, 1981-1986

OBJECTIF

La présente étude a pour objet de présenter une consolidation des données publiées par Statistique Canada sur la composition du parc canadien de camions. Elle vise également à évaluer les différentes sources de données et à en préciser les limites, ces dernières étant à considérer dans l'analyse des données statistiques.

APERÇU

Des statistiques sur la production, la vente, le commerce international et les immatriculations provinciales de camions sont présentées dans les pages qui suivent. Les données ont été tirées principalement de publications existantes de Statistique Canada et ont été remaniées pour en extraire l'information sur les camions. La dernière partie de l'étude présente des données pour la période 1984 à 1986 tirées des fichiers provinciaux des immatriculations.

DONNÉES SUR LA PRODUCTION

A) Industrie des véhicules automobiles neufs (CTI 3231)

La Division de l'industrie de Statistique Canada réalise une enquête annuelle sur l'industrie des véhicules automobiles neufs dans le but d'élaborer des données sur la production de l'industrie. Ces données sont présentées dans une publication annuelle intitulée "Fabrication de véhicules automobiles" (n° 42-219).

Le tableau 6 de la publication précitée est compris dans la figure 6.5.1 pour la période 1980-1984. Cette publication a cessé de paraître avec le numéro de 1984 et a été remplacée en 1985 par le bulletin 42-251 intitulé "Industries du matériel de transport".

Observations (fig. 6.5.1)

- Au cours de la période 1980-1986, la production de camions a atteint son plus bas niveau (429,295) en 1982.
- Les livraisons de camions neufs pour le marché intérieur ont fléchi de 56% (84,104) entre 1981 et 1982 alors que les livraisons de camions neufs destinés à l'exportation ont augmenté de 13% (41,019) durant la même période.

Limites

- Pour des raisons de confidentialité, on ne peut produire une ventilation complète des livraisons de camions neufs par catégorie de masse à partir de l'enquête menée par la Division de l'industrie.
- Des données détaillées par type et par province ne sont pas disponibles.
- Le nombre total de camions neufs destinés au marché canadien ne peut être déterminé à partir de ces données puisque le nombre d'unités importées est non disponible. Des renseignements sur les importations et les exportations sont présentées à la page 190.

Figure 6.5.1

Shipments of New Trucks by Canadian Manufacture, 1980-1986
Livraisons de camions neufs de manufacturiers canadiens, 1980-1986

Year Année	Gross Vehicle Weight in Pounds Poids brut des véhicules en livres	Shipments - Livraisons			
		Production	Domestic	Export	Total
1980	Less than 6,000 - Moins de 6,000	249,295	93,279	157,066	250,345
	Between 6,000 and 33,000 - Entre 6,000 et 33,000	229,035	83,492	146,534	230,026
	More than 33,000 - Plus de 33,000	12,418	7,322	5,144	12,466
	All trucks - Tous les camions	490,748	184,093	308,744	492,837
1981	Less than 6,000 - Moins de 6,000	222,707	71,155	150,733	221,888
	Between 6,000 and 33,000 - Entre 6,000 et 33,000	241,521	71,372	168,865	240,237
	More than 33,000 - Plus de 33,000	12,025	6,760	5,192	11,952
	All trucks - Tous les camions	476,253	149,287	324,790	474,077
1982	Less than 6,000 - Moins de 6,000	184,327	28,364	155,715	184,079
	Between 6,000 and 33,000 - Entre 6,000 et 33,000	239,175	34,580	206,681	241,261
	More than 33,000 - Plus de 33,000	5,506	2,239	3,413	5,652
	All trucks - Tous les camions	429,008	65,183	365,809	430,992
1983	Less than 6,000 - Moins de 6,000	x	x	x	x
	Between 6,000 and 33,000 - Entre 6,000 et 33,000	x	x	x	x
	More than 33,000 - Plus de 33,000	4,455	2,161	2,258	4,419
	All trucks - Tous les camions	490,017	88,965	398,748	487,713
1984 ¹	Less than 6,000 - Moins de 6,000	x	x	x	x
	Between 6,000 and 33,000 - Entre 6,000 et 33,000	x	x	x	x
	More than 33,000 - Plus de 33,000	15,275	..	..	..
	All trucks - Tous les camions	579,527	115,835	463,864	579,699
1985 ²	Less than 6,000 - Moins de 6,000	x	..	..	..
	Between 6,000 and 33,000 - Entre 6,000 et 33,000	x	..	..	..
	More than 33,000 - Plus de 33,000	17,824	..	..	..
	All trucks - Tous les camions	854,803	..	..	..
1986 ²	Less than 6,000 - Moins de 6,000	x	..	..	..
	Between 6,000 and 33,000 - Entre 6,000 et 33,000	x	..	..	..
	More than 33,000 - Plus de 33,000	x	..	..	..
	All trucks - Tous les camions	792,760	..	..	..

¹ Buses are included with trucks. - Les autobus sont inclus avec les camions.

² Data obtained by the Industry Division of Statistics Canada from the Canadian Motor Vehicle Manufacturers Association; vans are included with trucks. - Données obtenues par la division de l'industrie de Statistique Canada auprès de "Canadian Motor Vehicle Manufacturers Association", les camionnettes sont incluses avec les camions.

Source: Statistics Canada, "Motor vehicle industries", (Catalogue 42-219 Annual). Selected statistics from table 6 for the period 1980 to 1984. - Statistique Canada, "Fabrication de véhicules automobiles", (catalogue 42-219 annuel), certaines statistiques du tableau 6 pour la période 1980 à 1984.

- In the new publication entitled "Transportation equipment industries" (Cat. 42-251) the 1985 production volume for trucks is not available for reasons of confidentiality. The 1986 publication will be available in July 1988. To provide the reader with 1985 and 1986 information regarding production volumes, data obtained from the Canadian Motor Vehicle Manufacturers Association have been presented in Table 6.5.1.

- Pour des raisons de confidentialité, les chiffres de production de camions pour 1985 ne figurent pas dans la nouvelle publication intitulée "Industries du matériel de transport" (n° 42-251 au cat.). La publication de 1986 ne paraîtra qu'en juillet 1988. Pour que le lecteur puisse disposer de renseignements sur la production pour 1985 et 1986, on a intégré au tableau 6.5.1 des données fournies par la Société des fabricants de véhicules à moteur du Canada.

B) Truck Body Industry (SIC 3241)

The Industry Division of Statistics Canada undertakes an annual survey of truck body and trailer industries in order to develop data on production by these industries. The annual publication entitled "Truck body and trailer manufacturers" (catalogue 42-217) presents production data for the truck and bus body industry (SIC 3241). This publication was discontinued with the 1984 publication. It has been replaced by a new publication entitled "Transportation equipment industries" (catalogue 42-251). The new publication is available for 1985. The 1986 data will be available in July 1988.

B) Industrie des carrosseries de camions (CTI 3241)

La Division de l'industrie de Statistique Canada réalise une enquête annuelle sur l'industrie des carrosseries de camions afin d'élaborer des données sur la production de cette industrie. La publication annuelle intitulée "Fabricants de carrosseries de camions et remorques" (n°42-217 au cat.) présente des données sur la production de l'industrie des carrosseries de camions et d'autobus (CTI 3241). Cette publication a cessé de paraître avec le numéro de 1984. Elle a été remplacée récemment par une nouvelle publication intitulée "Industries du matériel de transport" (n° 42-251 au cat.). La nouvelle publication est disponible pour 1985. Les données de 1986 paraîtront en juillet 1988.

The production or output of the truck body industry (SIC 3241) is the primary input to the new motor vehicle industry (SIC 3231). Therefore, the production distribution between different kinds of truck bodies provides an indication of distribution for new truck production by the different body types.

Figure 6.5.2 presents production data relating to truck body type as presented in table 5 of the annual 1980-1984 "Truck body and trailer manufacturers" publication.

Observations (Figure 6.5.2)

- Between 1980 and 1983, the annual production of utility and service bodies increased from 1,620 to 6,342 (291%).
- During the same period, the production of dump bodies and van bodies decreased respectively by 2,013 (48%) and 2,451 units (38%).

Limitations

- The truck body manufacturers industry coverage is incomplete to the extent that firms for which the manufacturing of truck bodies is not their main activity are excluded.
- As small truck body manufacturers are unable to report the required detail, their production volumes are not included in figure 6.5.2.
- Detailed breakdowns for gross vehicle weight, use or province are unavailable.

La production de l'industrie des carrosseries de camions (CTI 3241) est en grande partie utilisée comme intrant par l'industrie des véhicules automobiles neufs (CTI 3231). Par conséquent, la répartition de la production entre différents types de carrosseries de camions donne une idée de la répartition de la production de camions neufs par type de carrosseries.

La figure 6.5.2 présente les données sur la production de carrosseries de camions telles qu'on les retrouve au tableau 5 de la publication annuelle "Fabricants de carrosseries de camions et remorques" pour 1980-1984.

Observations (figure 6.5.2)

- Entre 1980 et 1983, la production annuelle de caisses de camion de service ou d'entretien est passée de 1,620 à 6,342 (augmentation de 291%).
- Au cours de la même période, la production de bennes basculantes a diminué de 2,013 (48%) et celle des carrosseries de fourgon, de 2,451 (38%).

Limites

- La couverture de l'industrie des fabricants de carrosseries de camions est incomplète puisque les entreprises pour qui la fabrication de carrosseries de camions n'est pas l'activité principale sont exclues.
- Puisque les petits fabricants de carrosseries de camions ne sont pas en mesure de déclarer toutes les données requises, leurs chiffres de production ne sont pas inclus à la figure 6.5.2.
- Des ventilations détaillées selon la masse totale en charge, la province ou l'utilisation ne sont pas disponibles.

Figure 6.5.2
Shipments of Truck Bodies by Canadian Manufacturers, 1980-1985
Livraisons de carrosseries de camions de manufacturiers canadiens, 1980-1985

By body type	Quantity – Quantité					
Par genre de carrosseries	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Bodies – Carrosseries:						
Dump bodies (steel and aluminium, all types and sizes) – Bennes basculantes (en acier ou en aluminium, de tout genre, de toute taille)	4,166	4,252	3,383	2,153	...	2,981
Stake bodies, grain bodies and cattle bodies – Camions-plateaux, bennes pour céréales et caisses pour bestiaux	4,683	4,348	3,504	...	..	..
Van bodies (including delivery bodies) – Carrosseries de fourgon (y compris de camions de livraison)	6,423	5,900	5,182	3,972	...	..
Bus bodies – Carrosseries d'autobus	6,802	7,171	5,173	5,897	7,565	6,376
Tank bodies for trucks, all types – Citernes de tout genre pour camions	565	1,375	542	867	822	..
Utility and service bodies (including tire and tow truck) – Caisses de camion de service ou d'entretien (y compris les dépanneuses)	1,620	1,879	3,310	6,342	10,333	..
All other bodies – Autres carrosseries ou caisses	...	...	...	..	..	...
TOTAL	24,259	24,925	21,094	19,231	18,720	9,357

Sources: (1) Statistics Canada, "Truck body and trailer manufacturers" catalogue 42-217 Annual, 1980-1984, SIC 3241 Table 5 - Statistique Canada, "Fabricants de carrosseries de camions et remorques" catalogue 42-217 Annuel, CTI 3241 Tableau 5.
(2) Statistics Canada, "Transportation equipment industries" catalogue 42-251 Annual, 1985, Table 2 - Statistique Canada, "Industries du matériel de transport" catalogue 42-251 Annuel, 1985, Tableau 2.

C) Commercial Trailer Industry (SIC 3242)

The Industry Division of Statistics Canada conducts an annual survey of truck body and trailer industries in order to develop data on the production by these industries. These data were provided in an annual publication entitled "Truck body and trailer manufacturers" (catalogue 42-217). Section III of this publication presented data relating to the commercial trailer industry (SIC 3242). With the publication of 1985 data, this data series was included in a new publication entitled "Transportation equipment industries" (catalogue 42-251).

Figure 6.5.3 provides an extract from the above Industry Division's publications of production volume information for different types of commercial trailers.

Observation (Figure 6.5.3)

- During 1984 and 1985 over 75% of the annual production of commercial trailers was directed to the production of van type trailers.

Limitations

- As indicated for the truck body industry (SIC 3241).
- The availability of data has varied from year to year making it difficult to compare production volumes for trailers over time.

C) Industrie des remorques d'usage commercial (CTI 3242)

La Division de l'industrie de Statistique Canada mène une enquête annuelle auprès des fabricants de carrosseries de camions et de remorques afin d'élaborer des données sur la production de cette industrie. Ces données figuraient dans une publication annuelle intitulée "Fabricants de carrosseries de camions et remorques" (n° 42-217 au catalogue). À la section III de cette publication, on retrouvait des données sur l'industrie des remorques d'usage commercial (CTI 3242). Depuis la parution des données de 1985, cette série de données est incorporée à une nouvelle publication intitulée "Industries du matériel de transport" (n°42-251 au catalogue).

Les renseignements de la figure 6.5.3, sur la production de différents genres de remorques d'usage commercial, ont été tirés des publications susmentionnées de la Division de l'industrie.

Observations (figure 6.5.3)

- Les remorques genre fourgon ont représenté plus de 75% de la production annuelle de remorques d'usage commercial en 1984 et 1985.

Limites

- Mêmes limites que pour l'industrie des carrosseries de camions (CTI 3241).
- La disponibilité des données a varié d'une année à l'autre ce qui rend difficile la comparaison dans le temps des chiffres de production pour les remorques.

Figure 6.5.3

Shipments of Commercial Semi-Trailers of Canadian Manufacturers, 1980-1985

Livraisons de semi-remorques d'usage commercial de manufacturiers canadiens, 1980-1985

By trailer type Par genre de remorques	Quantity - Quantité					
	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Stake type - Genre plateau	2,316	1,607	343	...	767	847
Van type - Genre fourgon	...	...	...	...	8,471	8,302
Lowbed type - Surbaissées	...	...	...	153	132	477
Logging type - Forestières	...	389	155	187	492	412
Tank type - Genre citerne	679	582	407	478	801	...
Dump type - Basculantes	1,026	658	751	180	539	767
Pole trailers - Pour poteaux	...	...	...	..	...	...
TOTAL¹	4,021	3,236	1,656	998	11,202	10,805

¹ As the availability of data varies from year to year, comparisons between years should be avoided. - La disponibilité des données étant différente d'une année à l'autre, les comparaisons entre les années doivent être évitées.

Sources: Statistics Canada, "Truck body and trailer manufacturers" catalogue 42-217, Annual, SIC 3241 Table 5. - Statistique Canada, "Fabricants de carrosseries de camions et remorques" catalogue 42-217 Annuel, CTI 3241 Tableau 5
Statistics Canada, "Transportation equipment industries" catalogue 42-251, Annual, 1985, Table 2. - Statistique Canada, "Industries du matériel de transport" catalogue 42-251, Annuel, 1985, tableau 2.

SALES

Data concerning new motor vehicle sales are collected by the Industry Division of Statistics Canada. Table 1 of the monthly publication entitled "New motor vehicle sales" (catalogue 63-007), indicates the number of units sold by type and vehicle manufacturing origin. This publication also provides information on provincial sales in term of units (Table 6).

A) Sales of New Commercial Vehicles by Type and Origin, 1981-1986.

Figure 6.5.4 presents a consolidation of the data presented in Table 1 of the "New motor vehicle sales" publication for the 1981-1986 period.

Observations (Figure 6.5.4)

- Between 1981 and 1986 annual sales of commercial vehicles increased from 286,687 to 419,833 units (46%).
- During the 1981-1986 period, sales of commercial vehicles manufactured overseas increased by 43% while those manufactured in North America increased 47%.
- During the 1981 to 1983 recessionary period, the sales of commercial vehicles, manufactured overseas increased from 35,912 to 45,161 (26%) while North America manufactured vehicle sales dropped from 250,775 to 192,609 (-23%)

VENTES

La Division de l'industrie de Statistique Canada recueille des données sur les ventes de véhicules automobiles neufs. Le tableau 1 de la publication mensuelle intitulée "Ventes de véhicules automobiles neufs" (n° 63-007 au catalogue) indique le nombre d'unités vendues selon le genre et l'origine des véhicules. Des renseignements sur le nombre d'unités vendues par province se retrouvent également dans cette publication (tableau 6).

A) Ventes de véhicules utilitaires neufs selon le genre et l'origine, 1981-1986

La figure 6.5.4 présente une consolidation des données du tableau 1 de la publication "Ventes de véhicules automobiles neufs" pour la période 1981-1986.

Observations (figure 6.5.4)

- Entre 1981 et 1986, les ventes annuelles de véhicules utilitaires ont augmenté de 46%, passant de 286,687 unités à 419,833 unités.
- Au cours de la période 1981-1986, les ventes de véhicules utilitaires fabriqués outre-mer ont progressé de 43% alors que celles des véhicules utilitaires fabriqués en Amérique du Nord augmentaient de 47%.
- Durant les années de récession 1981 à 1983, il y a eu augmentation de 26% des ventes de véhicules utilitaires fabriqués outre-mer (de 35,912 à 45,161) mais diminution de 23% des ventes de véhicules utilitaires fabriqués en Amérique du Nord (de 250,775 à 192,609).

Figure 6.5.4

Sales of New Commercial Vehicles by Type and Origin, 1981-1986 Ventes de véhicules utilitaires neufs, par genre et origine, 1981-1986

Year Année	Commercial Vehicles Véhicules utilitaires	By type - Par genre		By origin - Par origine	
		Buses and Coaches Autobus et autocars	Other Commercial Vehicles Autres véhicules utilitaires	Commercial Vehicles, Manufactured Overseas Véhicules utilitaires fabriqués outre-mer	Commercial Vehicles Manufactured in North-America Véhicules utilitaires fabriqués en Amérique du Nord
1981	286,687	4,162	282,525	35,912	250,775
1982	207,421	3,519	203,902	40,435	166,986
1983	237,770	3,205	234,565	45,161	192,609
1984	312,292	3,888	308,404	38,688	273,604
1985	393,194	4,266	388,928	48,323	344,871
1986	419,833	4,980	414,853	51,414	368,419

Source: Statistics Canada "New motor vehicle sales" (catalogue 63-007) monthly. Selected statistics from Table 1, 1981-1986.
Statistique Canada "Ventes de véhicules automobiles neufs" (catalogue 63-007) mensuel. Certaines statistiques du tableau 1, 1981-1986.

B) Provincial Sales of New Commercial Vehicles by Origin, 1981-1986

Figure 6.5.5 consolidates Table 6 of the "New motor vehicle sales" publications for 1981 and 1986.

Observations (Figure 6.5.5)

- Between 1981 and 1986, major sales increases were experienced by Quebec (+122%) and Ontario (+98%).
- In contrast, sales of commercial vehicles dropped for Alberta (-13%), British Columbia (-7%) and Saskatchewan (-4%).
- Both Quebec and Ontario increased their share of new commercial vehicles sold in Canada, recording respective shares of 20.1% and 38.4% in 1986.

Limitations

- Other commercial vehicles include all trucks and vans regardless of their ultimate usage. Light trucks and vans employed for personal use are included in these sales totals.
- Information on gross vehicle weight, type or use is not available from this source.

B) Ventes provinciales de véhicules utilitaires neufs selon l'origine, 1981-1986

La figure 6.5.5 est une consolidation des données du tableau 6 de la publication "Ventes de véhicules automobiles neufs" pour 1981 et 1986.

Observations (figure 6.5.5)

- Entre 1981 et 1986, les plus fortes augmentations des ventes ont été observées au Québec (+122%) et en Ontario (+98%).
- Par contre, les ventes de véhicules utilitaires ont chuté en Alberta (-13%), en Colombie-Britannique (-7%) et en Saskatchewan (-4%).
- Le Québec et l'Ontario ont augmenté leurs parts des ventes de véhicules utilitaires neufs au Canada, avec respectivement 20.1 % et 38.4 % des ventes en 1986.

Limites

- Les autres véhicules utilitaires comprennent tous les camions et toutes les fourgonnettes, quel que soit l'usage qu'on compte en faire. Les camions légers et les fourgonnettes utilisés par des particuliers sont comptés dans les ventes totales.
- Cette source ne donne aucune précision sur la masse totale en charge, le genre ou l'usage.

Figure 6.5.5

Provincial Sales of New Commercial Vehicles, 1981 and 1986 Ventes de véhicules utilitaires neufs par province, 1981 et 1986

Province	1981		1986		Percentage of variation (1981-1986)	Province
	Units sold	Percentage of the total for all provinces	Units sold	Percentage of the total for all provinces		
	Unités vendues	Pourcentage du total de toutes les provinces	Unités vendues	Pourcentage du total de toutes les provinces		
Newfoundland	5,790	2.0	7,818	1.9	+35	Terre-Neuve
Prince Edward Island	1,031	0.4	1,633	0.4	+58	Île-du-Prince-Édouard
Nova Scotia	8,224	2.9	14,579	3.5	+77	Nouvelle-Écosse
New Brunswick	7,573	2.6	12,272	2.9	+67	Nouveau-Brunswick
Quebec	37,968	13.2	84,428	20.1	+122	Québec
Ontario	81,419	28.4	161,309	38.4	+98	Ontario
Manitoba	12,978	4.5	18,986	4.5	+46	Manitoba
Saskatchewan	20,095	7.0	19,289	4.6	-4	Saskatchewan
Alberta	63,803	22.3	55,172	13.1	-13	Alberta
British Columbia	47,806	16.7	44,347	10.6	-7	Colombie-Britannique
Total:						Total:
All Provinces	286,687	100.0	419,833	100.0	+46	Toutes les provinces

INTERNATIONAL TRADE

The International Trade Division collects data on Canadian imports and exports from information provided on customs documents as submitted to Revenue Canada, Customs. Data on the imports and exports of new trucks can be found in two annual "merchandise trade" publications (catalogue 65-202 and 65-203).

Figure 6.5.6 represents a six year consolidation (1981-1986) of data from these publications.

Observations (Figure 6.5.6)

- During the 1981-1983 recessionary period, the export of trucks and chassis increased from 311,027 to 394,248 (27%) while imports fell from 123,738 to 115,737 (7%).
- Over the 1981 to 1986 period, the volume of commercial trucks and chassis exported increased by over 34% while imports over this same period increased only 12.5%.

Limitations

- The 6,000 lbs gross vehicle weight delineation results in a large number of personal use vehicles being included in the commercial n.e.s. category.
- End use of the vehicle cannot be determined.

COMMERCE INTERNATIONAL

La Division du commerce international rassemble des données sur les importations et les exportations canadiennes à partir des renseignements figurant sur les documents douaniers présentés à Revenu Canada, Douanes. Les données sur les importations et les exportations de camions neufs se retrouvent dans deux publications annuelles sur le "commerce de marchandises" (nos 65-202 et 65-203 au catalogue).

La figure 6.5.6 représente une consolidation de six ans (1981-1986) de données de ces publications.

Observations (figure 6.5.6)

- Au cours des années de récession 1981 à 1983, les exportations de camions et de châssis ont augmenté de 27% (de 311,027 à 394,248) et les importations ont chuté de 7% (de 123,738 à 115,737).
- Au cours de la période 1981 à 1986, les exportations de camions et de châssis commerciaux ont augmenté de plus de 34% et les importations, de seulement 12.5%.

Limites

- Parce que tous les véhicules d'une masse totale en charge de moins de 6,000 livres étaient inclus, la catégorie des camions et châssis commerciaux n.d.a. comprend un grand nombre de véhicules particuliers.
- L'usage ultime des véhicules n'a pu être établi.

Figure 6.5.6
New truck and chassis exports and imports between 1981 to 1986
Exportations et importations de camions et châssis neufs entre 1981 et 1986

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	
Exports:							Exportations:
- Trucks and chassis, not over 6,000 lbs	131,382	154,695	133,180	143,188	155,894	108,531	- Camions et châssis, 6,000 livres ou moins
- Trucks and chassis, commercial n.e.s.	179,645	222,574	261,068	300,667	270,612	241,436	- Camions et châssis commerciaux n.d.a.
- All trucks and chassis	311,027	377,269	394,248	443,855	426,506	349,967	- Ensemble des camions et châssis
Imports:							Importations:
- Trucks and chassis, not over 6,000 lbs	55,857	66,990	80,923	90,843	99,956	123,842	- Camions et châssis, 6,000 livres ou moins
- Trucks and chassis, commercial n.e.s.	67,881	31,746	34,814	57,994	78,659	76,379	- Camions et châssis commerciaux n.d.a.
- All trucks and chassis	123,738	98,736	115,737	148,837	178,615	200,221	- Ensemble des camions et châssis

Sources: Statistics Canada: "Exports, merchandise trade", Catalogue 65-202 Annual, Table 4, 1981-1986. "Imports, merchandise trade", Catalogue 65-203, Table 3, 1981-1986.
Statistique Canada: "Exportations, commerce des marchandises", catalogue 65-202 annuel, tableau 4, 1981-1986. "Importations, commerce des marchandises", catalogue 65-203, tableau 3, 1981-1986.

PROVINCIAL REGISTRATION FLEET STATISTICS

Figures 6.5.7 and 6.5.8 present the size of the truck fleet operating in each province in terms of age and weight groups for 1984, 1985 and 1986.

A) Study Methodology

The motor vehicle registration files which are submitted on a quarterly basis by each province to the Household Surveys Division of Statistics Canada serve as the source of information for the data presented in figures 6.5.7 and 6.5.8.

To ensure the comparability of the data from province to province, the records on the motor vehicle registration files were subjected to the following exclusion criteria.

- 1) Light trucks having a registered gross vehicle weight (R.G.V.W.) of 16,000 pounds or less.
- 2) Models with a gross vehicle weight of 16,000 pounds or less based on the "1987 TRUCK DATA BOOK"¹.
- 3) Utility vehicles or vehicles such as concrete mixers, firetrucks, school and commercial buses, farm tractors.
- 4) Trucks registered by different levels of government.
- 5) Non-commercial trucks.
- 6) All passenger cars and trailers.

With the application of the above exclusion criteria, the remaining registrations were considered to be the fleet of medium and heavy trucks.

For Alberta, registered gross vehicle weight (R.G.V.W.) was not available on the registration file. In order to derive fleet size estimates for Alberta, the truck model designation on the registration file was used in conjunction with information derived from the "1987 truck data book"¹ in order to exclude those trucks having a gross vehicle weight of 16,000 pounds or less. Furthermore, the Alberta distribution of trucks over weight groups was based on the distribution derived from the total of all other provinces.

For greater detail concerning compilation of the registration data, the reader may refer to a special study on 1986 provincial truck registrations published in the Surface and Marine Transport Service Bulletin (Catalogue 50-002) Vol. 4, No. 3.

B) Registered Provincial Truck Fleets by Age Groups, 1984-1986.

Observations (Figure 6.5.7)

- During the 1984-1986 period, Ontario had registered more new trucks (between 5.5 and 8.9 thousand annually) with a R.G.V.W. greater than 16,000 pounds, than any other province. The Ontario rate of fleet renewal for this period was in the order of 10% annually.
- During the 1984-1986 period, British Columbia had an annual renewal rate for the provincial trucking fleet of approximately 3%. In 1986, British Columbia had the highest proportion of trucks in the older and oldest groupings, with more than 75% of trucks being 6 years old or more.

¹ Published annually by Sanford Evans Communications Ltd., 1077 St-James Street, Box 6900, Winnipeg, Manitoba, R3C3B1. Tel.: 204-775-0201.

STATISTIQUES PROVINCIALES SUR LES PARCS DE CAMIONS ET LES IMMATRICULATIONS

Les figures 6.5.7 et 6.5.8 présentent des données sur la taille du parc de camions en exploitation dans chaque province, par âge et par catégorie de masse, pour 1984, 1985 et 1986.

A) Méthodologie de l'étude

Les données présentées aux figures 6.5.7 et 6.5.8 sont tirées des fichiers des immatriculations de véhicules automobiles que chaque province envoie trimestriellement à la Division des enquêtes ménages de Statistique Canada.

Pour que les données soient comparables d'une province à l'autre, les enregistrements suivants tirés des fichiers des immatriculations de véhicules automobiles ont été exclus.

- 1) Camions légers d'une masse totale en charge enregistrée (M.T.C.E.) de 16,000 livres ou moins.
- 2) Modèles d'une masse totale en charge de 16,000 livres ou moins d'après le "1987 TRUCK DATA BOOK"¹.
- 3) Véhicules utilitaires ou certains véhicules comme les bétonnières, les camions d'incendie, les autobus scolaires et voyageurs et les tracteurs de ferme.
- 4) Camions immatriculés par les différents ordres de gouvernement.
- 5) Camions non commerciaux.
- 6) Toutes les voitures particulières et les remorques.

On a considéré que les immatriculations qui restaient après l'application des critères d'exclusion susmentionnés représentaient le parc de camions de poids moyen et lourd.

Dans le cas de l'Alberta, la masse totale en charge enregistrée (M.T.C.E.) ne figurait pas au fichier des immatriculations. La taille du parc en Alberta a donc dû être estimée à partir des données sur le modèle figurant au fichier que l'on a rapprochées aux renseignements figurant dans le "1987 truck data book"¹ afin d'exclure les camions d'une masse totale en charge inférieure à 16,000 livres. De plus, la répartition des camions par catégorie de masse pour l'Alberta a été fondée sur une répartition établie d'après le total des autres provinces.

Pour plus de détails sur la compilation des données sur les immatriculations, le lecteur est prié de se reporter à une étude spéciale de 1986 sur les immatriculations et les parcs de camions des provinces publiée dans le Bulletin de service sur les transports terrestre et maritime (n°50-002 au catalogue), vol. 4, n° 3.

B) Parcs provinciaux de camions immatriculés, par groupe d'âge, 1984-1986

Observations (figure 6.5.7)

- Au cours de la période 1984-1986, plus de camions neufs d'une M.T.C.E. supérieure à 16,000 livres ont été immatriculés en Ontario que dans toute autre province (entre 5.5 mille et 8.9 mille annuellement). Le taux de renouvellement du parc en Ontario au cours de cette période a été de l'ordre de 10% annuellement.
- Au cours de la période 1984-1986, le taux de renouvellement annuel du parc provincial de camions en Colombie-Britannique a été de 3% environ. En 1986, la Colombie-Britannique comptait la plus forte proportion de camions vieux et très vieux, plus de 75% des camions ayant 6 ans ou plus.

¹ Publié chaque année par Sanford Evans Communications Ltd., 1077, rue St-James, C.P. 6900, Winnipeg (Manitoba), R3C 3B1, tél. : 204-775-0201.

Figure 6.5.7

Registered Provincial Truck Fleets by Age Groups, 1984-1986

Parcs provinciaux de camions immatriculés par groupe d'âge, 1984-1986

Province	Year	New - Neuf		Recent - Récent		Older - Vieux		Oldest - Très vieux		Total	Année	Province
		Less than one year old	Percent-age of provincial total	1 to 5 years old	Percent-age of provincial total	6 to 10 years old	Percent-age of provincial total	More than 10 years old	Percent-age of provincial total			
		Âgé de moins d'un an	Pourcentage du total provincial	Âgé de 1 à 5 ans	Pourcentage du total provincial	Âgé de 6 à 10 ans	Pourcentage du total provincial	Âgé de plus de 10 ans	Pourcentage du total provincial			
Newfoundland	1984	233	4	1,879	35	2,467	46	826	15	5,405	1984	Terre-Neuve
	1985	277	5	1,392	25	2,592	48	1,176	22	5,437	1985	
	1986	141	3	1,241	23	2,265	43	1,621	31	5,268	1986	
Prince Edward Island	1984	51	3	481	30	600	38	455	29	1,587	1984	Île-du-Prince-Édouard
	1985	85	5	399	23	669	39	573	33	1,726	1985	
	1986	72	4	405	23	622	36	652	37	1,751	1986	
Nova Scotia	1984	111	2	2,818	36	3,313	42	1,588	20	7,830	1984	Nouvelle-Écosse
	1985	272	3	2,249	28	3,356	42	2,214	27	8,091	1985	
	1986	229	3	2,088	26	3,195	39	2,601	32	8,113	1986	
New Brunswick	1984	160	2	2,034	32	2,905	45	1,354	21	6,453	1984	Nouveau-Brunswick
	1985	230	3	1,559	23	3,040	46	1,829	28	6,658	1985	
	1986	282	4	1,534	23	2,831	42	2,115	31	6,762	1986	
Quebec	1984	3,662	6	26,377	45	21,057	35	8,223	14	59,319	1984	Québec
	1985	2,029	4	19,208	31	27,183	44	13,020	21	61,440	1985	
	1986	4,161	6	25,317	34	26,953	36	18,122	24	74,553	1986	
Ontario	1984	5,592	7	31,318	39	28,380	36	14,704	18	79,994	1984	Ontario
	1985	8,856	10	33,030	38	29,797	34	16,166	18	87,849	1985	
	1986	8,880	10	38,080	41	28,375	30	18,268	19	93,603	1986	
Manitoba	1984	240	3	2,618	33	3,083	39	1,972	25	7,913	1984	Manitoba
	1985	246	3	2,154	27	3,188	40	2,385	30	7,973	1985	
	1986	285	3	2,007	24	3,107	37	2,998	36	8,397	1986	
Saskatchewan	1984	401	3	5,812	40	5,509	38	2,860	19	14,582	1984	Saskatchewan
	1985	449	3	4,830	33	6,080	42	3,244	22	14,603	1985	
	1986	523	3	4,167	28	6,074	41	4,111	28	14,875	1986	
Alberta	1984	1,847	5	16,251	46	10,633	30	6,863	19	35,594	1984	Alberta
	1985	2,110	5	12,552	32	14,863	38	10,029	25	39,554	1985	
	1986	1,980	6	10,720	34	16,666	35	10,507	25	39,873	1986	
British Columbia	1984	584	3	7,566	33	8,547	37	6,181	27	22,878	1984	Colombie-Britannique
	1985	825	4	5,985	26	8,709	38	7,133	32	22,652	1985	
	1986	781	3	4,985	22	9,135	40	8,088	35	22,989	1986	
TOTAL of all provinces ¹	1984	12,881	5	97,154	40	86,494	36	45,026	19	241,555	1984	TOTAL de toutes les provinces ¹
	1985	15,379	6	83,358	33	99,477	39	57,769	22	255,983	1985	
	1986	17,334	6	90,544	33	99,223	36	69,083	25	276,184	1986	

¹ Due to the possible registration of trucks in multiple provinces, this should not be considered the total number of trucks operating in Canada; this total does not include the territories.

¹ Étant donné que des camions ont pu être immatriculés dans plusieurs provinces, ces chiffres ne correspondent pas au nombre total de camions en exploitation au Canada; le total général ne comprend pas les territoires.

Source: Extracted by Transportation Division of Statistics Canada from provincial registration files.

Extrait des filières provinciales d'immatriculation par la Division des transports de Statistique Canada.

C) Registered Provincial Truck Fleet by Weight Groups, 1984-1986.

Observations (Figure 6.5.8)

- Ontario and Quebec have the largest (approximately 94 and 75 thousand, respectively) and the heaviest trucking fleets, considering that over 20% of their fleets are composed of class 8C trucks (trucks having a R.G.V.W. greater than 100,000 pounds).
- Trucks in the Atlantic provinces dominate the lighter weight classes where between 39% and 62% of the fleet is in Class 5-6-7 or less than 33,001 pounds.

Limitations

- Different methods and information requirements are employed by each province to create the registration files, making it very difficult to ensure comparability between them. Even after the application of extensive measures to standardize the data, small anomalies in the data continue to exist from province to province and from year to year.
- Processing logic has not been developed to avoid duplicate counting of trucks registered in multiple provinces; therefore the Canada totals must not be viewed as a total for the national truck fleet.
- Data are not available for the Yukon and Northwest Territories.

C) Parcs provinciaux de camions immatriculés, par catégorie de masse, 1984-1986

Observations (figure 6.5.8)

- L'Ontario et le Québec possède les plus grands parcs (environ 94 et 75 mille respectivement). De plus, ces parcs comptent le plus grand nombre de camions lourds puisque 20% des camions qui les composent sont de catégorie 8C (camions d'une M.T.C.E. supérieure à 100,000 livres).
- Le plus grand nombre de camions légers, c'est-à-dire ceux de moins de 33,001 livres (catégories 5-6-7), se retrouvent dans les provinces de l'Atlantique où ils forment entre 39% et 62% des parcs.

Limites

- Les méthodes utilisées pour constituer les fichiers des immatriculations et les renseignements y figurant varient d'une province à l'autre de sorte que ces fichiers sont difficilement réconciliables. Malgré tous les efforts déployés pour l'uniformisation des données, de petites anomalies subsistent dans les données d'une province à l'autre et d'une année à l'autre.
- Aucune logique de traitement n'a été mise au point pour éviter le double compte des camions immatriculés dans plusieurs provinces. Par conséquent, les totaux pour le Canada ne correspondent pas au parc national de camions.
- Aucune donnée n'est disponible pour le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

Figure 6.5.8

Registered Provincial Truck Fleets by Weight Groups, 1984-1986

Parcs provinciaux de camions par groupe de poids, 1984-1986

Register Gross Vehicle Weight (R.G.V.W.) in pounds																
Masse totale en charge enregistrée (M.T.C.E.) des véhicules en livres																
Province	Year	Class 5		Class 6		Class 7		Class 8A		Class 8B		Class 8C		Provincial Total provincial	Année	Province
		Catégorie 5		Catégorie 6		Catégorie 7		Catégorie 8A		Catégorie 8B		Catégorie 8C				
		16,001		19,501		26,001		33,001		50,001		100,001				
		19,500	%	26,000	%	33,000	%	50,000	%	100,000	%	and over	%			
New- found- land	1984	321	6	1,607	30	1,420	26	965	18	572	10	520	10	5,405	1984	Terre- Neuve
	1985	315	6	1,509	28	1,445	26	922	17	640	12	606	11	5,437	1985	
	1986	306	6	1,408	27	1,437	27	840	16	658	12	619	12	5,268	1986	
Prince Edward Island	1984	249	16	234	15	329	21	306	19	364	23	105	6	1,587	1984	Île-du- Prince- Édouard
	1985	192	11	233	13	374	22	354	21	446	26	127	7	1,726	1985	
	1986	169	10	199	11	396	23	366	21	456	26	165	9	1,751	1986	
Nova Scotia	1984	572	7	996	13	2,234	28	1,388	18	2,118	27	522	7	7,830	1984	Nouvelle- Écosse
	1985	543	7	948	12	2,356	29	1,406	17	2,212	27	626	8	8,091	1985	
	1986	486	6	840	10	2,382	30	1,325	16	2,298	28	782	10	8,113	1986	
New Brunswick	1984	802	12	1,061	16	1,518	24	1,398	22	1,260	20	414	6	6,453	1984	Nouveau- Brunswick
	1985	759	11	1,009	15	1,522	23	1,308	20	1,548	23	512	8	6,658	1985	
	1986	630	9	933	14	1,787	26	1,445	21	1,455	22	512	8	6,762	1986	
Quebec	1984	4,731	8	8,936	15	6,475	11	6,792	11	21,394	36	10,990	19	59,318	1984	Québec
	1985	5,414	9	10,282	16	7,830	13	8,505	14	19,581	32	9,825	16	61,437	1985	
	1986	6,317	8	11,891	16	8,919	12	9,422	13	23,445	31	14,555	20	74,549	1986	
Ontario	1984	3,978	5	6,926	9	13,750	17	11,576	15	28,235	35	15,529	19	79,994	1984	Ontario
	1985	3,699	4	7,020	8	13,673	16	11,822	14	32,013	36	19,622	22	87,849	1985	
	1986	3,632	4	7,634	8	13,999	15	12,506	13	33,986	36	21,846	23	93,603	1986	
Manitoba	1984	390	5	1,887	24	1,167	15	1,787	22	2,444	31	238	3	7,913	1984	Manitoba
	1985	384	5	1,858	23	1,236	16	1,765	22	2,506	31	224	3	7,973	1985	
	1986	415	5	1,818	22	1,369	16	1,869	22	2,639	31	287	4	8,397	1986	
Saskat- chewan	1984	817	6	1,612	11	3,730	25	3,766	26	3,914	27	743	5	14,582	1984	Saskat- chewan
	1985	771	5	1,562	11	3,756	26	3,773	26	3,876	26	865	6	14,603	1985	
	1986	783	5	1,527	10	3,888	26	3,958	27	3,877	26	842	6	14,875	1986	
Alberta ¹	1984	2,241	6	4,544	13	6,136	17	5,299	15	12,074	34	5,300	15	35,594	1984	Alberta ¹
	1985	2,169	6	4,497	13	6,058	17	5,343	15	11,859	33	5,628	16	35,554	1985	
	1986	2,335	6	4,925	12	6,562	16	5,796	15	13,208	33	7,047	18	39,873	1986	
British Columbia	1984	1,107	5	3,033	13	4,883	21	2,686	12	9,564	42	1,604	7	22,877	1984	Colombie- Britannique
	1985	1,125	5	2,951	13	4,684	21	2,672	12	9,366	41	1,853	8	22,651	1985	
	1986	1,103	5	2,939	13	4,713	21	2,617	11	9,460	41	2,157	9	22,989	1986	
Total of all provinces ²	1984	15,208	6	30,836	13	41,642	17	35,963	15	81,939	34	35,965	15	241,553	1984	Total de toutes les provinces ²
	1985	15,371	6	31,869	13	42,934	17	37,870	15	84,047	33	39,888	16	251,979	1985	
	1986	16,176	6	34,114	12	45,452	16	40,144	15	91,482	33	48,812	18	276,180	1986	

¹ The distribution of units by weight group for Alberta was imputed using the distribution for the total of all other provinces. – La répartition entre les groupes de poids a été imputée en utilisant la répartition de l'ensemble des provinces.

² Due to the possible registration of trucks in multiple provinces, this should not be considered the total number of trucks operating in Canada; this total does not include the territories. – Étant donné que des camions ont pu être immatriculés dans plusieurs provinces, ces chiffres ne correspondent pas au nombre total de camions en exploitation au Canada; le total général ne comprend pas les territoires.

Source: Extracted by Transportation Division of Statistics Canada from provincial registration files.

Extrait des fichiers provinciales d'immatriculation par la Division des transports de Statistique Canada.

A COMPARISON BETWEEN DOMICILED AND ORIGIN BASED TRUCK TRANSPORT REVENUES

INTRODUCTION

Trucking activity consists of the movement of goods between two locations. The head office of truck transportation carriers usually starts as one of these locations. As the carrier grows economically, more and more location points are added to its route structure to define its area of operation. Subsequent expansions usually result in the carrier being able to offer services to markets which extend over many areas of operation. When the carrier has grown to this larger size, the usual assignment of economic production data (such as revenues and expenses) to the location of the head office results in economic activity being assigned to locations where such activity did not take place. Allocation of the data to the province/territory where the trucking activity takes place is the first step towards the production of data for small geographic areas.

The objective of this study is to compare the provincial and territorial estimates based on the shipment origin concept to those based on the carrier domicile concept. An interesting offshoot of this objective is to analyze the type of carriers domiciled in some provinces.

METHODOLOGY

The methodology employed to produce the estimates for this study is designed to simulate the future data base for Statistics Canada's business surveys. The frame for the new data base will use the administrative records of Revenue Canada. This frame will improve the coverage of the existing survey, reduce response burden on the industry and minimize the overall cost. In the future, the larger carriers operating in more than one province or territory will be asked to report revenue by province and territory of origin such that the provincial and territorial activity can be measured. Since the new data base will not be fully implemented for transportation for several years, it was necessary to simulate the frame and the revenue for carriers operating interprovincially. In order to carry out this simulation, it was necessary to use the data from two surveys; the 1985 Motor Carrier Freight Survey (MCF) and the 1985 For-Hire Trucking Survey. For further details on the methodology, concepts and limitations of these surveys, please refer to page 203 of this publication.

The basic methodology was to prorate the domestic revenue in the M.C.F., based on the distribution of the revenue by provincial or territorial origin of shipments within the For-hire Trucking Survey. Since the comparison is being made between two sets of estimates based on different concepts, it was necessary to ensure that the estimates were generated from the same set of carriers. This meant that carriers excluded from the For-hire Trucking Survey had to be excluded from this study because their M.C.F. revenue could not be prorated to a province or territory. International traffic has been excluded from the For-hire Trucking Survey making it necessary to reduce the M.C.F. revenue to cover domestic traffic only.

ANALYSE COMPARATIVE DES RECETTES DES ENTREPRISES DE CAMIONNAGE SELON LE DOMICILE ET L'ORIGINE

INTRODUCTION

Le camionnage est une activité qui consiste à transporter des marchandises entre deux points. Dans le cas des transporteurs qui débutent, l'emplacement du siège social est habituellement l'un de ces points. À mesure qu'augmente sa taille, le transporteur ajoute des points à son réseau pour délimiter sa région d'exploitation. Si sa croissance se poursuit, le transporteur finit par offrir des services sur des marchés qui s'étendent sur de nombreuses régions d'exploitation. À ce stade, l'attribution traditionnelle de la production économique (notamment les recettes et les dépenses) au point d'implantation du siège social signifie qu'une partie de l'activité économique est attribuée à des points où elle n'a pas eu lieu. L'attribution des données à la province/territoire où s'est effectué le transport des marchandises est la première étape menant à la production de données régionales.

La présente étude a pour objet de comparer les estimations provinciales et territoriales fondées sur le concept de l'origine des expéditions à celles fondées sur le concept du domicile du transporteur. Par la même occasion, il sera possible d'analyser le type de transporteurs domiciliés dans certaines provinces.

MÉTHODOLOGIE

La méthodologie ayant servi à produire les estimations de la présente étude est conçue pour permettre la simulation de la base de données que Statistique Canada entend constituer pour les enquêtes-entreprises. La base de sondage pour la nouvelle base de données exploitera les dossiers administratifs de Revenu Canada. Cette base de sondage élargira la couverture de l'enquête existante, réduira le fardeau de réponse pour l'industrie et limitera les coûts d'ensemble. À l'avenir, les grands transporteurs en activité dans plusieurs provinces ou territoires seront priés de déclarer leurs recettes par province et territoire d'origine pour qu'il soit possible de mesurer l'activité au niveau des provinces et territoires. Puisque la mise en œuvre de la nouvelle base de données pour le secteur des transports ne sera pas terminée avant plusieurs années, il a fallu simuler la base de sondage et les recettes pour les transporteurs en activité dans plusieurs provinces. Pour effectuer cette simulation, on a dû utiliser les données de deux enquêtes, soit l'enquête de 1985 sur les transporteurs routiers de marchandises (ETRM) et l'enquête de 1985 sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui. Pour plus de renseignements sur les méthodes, la qualité et les limites des données de ces enquêtes, se reporter à la page 203 de la présente publication.

Essentiellement, il s'agissait de répartir au prorata les recettes du transport intérieur mesurées par l'ETRM d'après la répartition des recettes par province ou territoire d'origine établie à partir de l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui. Puisque la comparaison s'effectuait entre deux ensembles d'estimations fondées sur des concepts différents, il fallait s'assurer que les estimations étaient établies pour le même ensemble de transporteurs. Cela signifiait que les transporteurs exclus de l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui devaient aussi l'être de l'étude parce que leurs recettes mesurées par l'ETRM ne pouvaient être attribuées au prorata à une province ou à un territoire. Le trafic international étant exclu de l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, il a fallu réduire l'univers de l'ETRM pour ne tenir compte que du trafic intérieur.

RESULTS OF THE STUDY

The most interesting result of this study is the shift in the provincial and territorial transportation revenue estimates for domestic traffic as a result of changing from the domicile based concept to the origin based concept. This shift has a significant impact on five provincial estimates; two of which are decreases while three are increases. The two most significant decreases were in New Brunswick, which decreased by 34% from \$276 million to \$181 million, and in Manitoba, which decreased by 41% from \$524 million to \$308 million.

The three significant increases were in Nova Scotia, which increased by 31% from \$129 million to \$170 million, in Saskatchewan, which also increased by 31% from \$180 million to \$236 million and in British Columbia, which increased by 23% from \$733 million to \$905 million.

In order to appreciate what happened to the estimates for New Brunswick and Manitoba, one must examine the operations of the larger carriers (ranked in terms of revenue) in both provinces. In allocating the domestic revenues for the carriers domiciled in these two provinces, it was observed that very few carriers operated solely in their province of domicile. In fact, if Canada was divided into three broad regions; Western Canada, Central Canada, and Eastern Canada, there were very few of the larger carriers which operated solely within the region they were domiciled.

- Of the 23 largest carriers domiciled in New Brunswick, only 1 operates solely in New Brunswick, 6 operate only in Eastern Canada, 14 operate between Eastern and Central Canada while 2 operate in all three regions,
- Of the 13 largest carriers domiciled in Manitoba only 1 operates solely in Manitoba, 2 operate in Western Canada, 9 operate in Western and Central Canada while 1 operates in all three regions.

The larger carriers domiciled in New Brunswick and Manitoba generated more revenue outside their province of domicile than they did within the province. On the other hand, the larger carriers in Nova Scotia, Saskatchewan and British Columbia generated far more revenue within their province of domicile than they did in other provinces or territories. In the two territories there is a large shift but this appears to be a special case of supplies being transported into the territories being far greater than goods being hauled out.

RÉSULTATS DE L'ÉTUDE

Le résultat le plus intéressant de la présente étude est le transfert dans la répartition par province et territoire des recettes estimées du transport intérieur qu'a entraîné le remplacement du concept du domicile par le concept de l'origine. Ce transfert a modifié considérablement les estimations de cinq provinces, à la baisse pour deux d'entre elles et à la hausse pour les trois autres. Les deux plus grandes diminutions ont été observées au Nouveau-Brunswick, où les recettes ont chuté de 34% passant de \$276 millions à \$181 millions, et au Manitoba, où les recettes ont fléchi de 41%, de \$524 millions à \$308 millions.

Les trois plus importantes augmentations ont été enregistrées en Nouvelle-Écosse (31%, de \$129 millions à \$170 millions), en Saskatchewan (31%, de \$180 millions à \$236 millions) et en Colombie-Britannique (23%, de \$733 millions à \$905 millions).

Pour comprendre ce qui s'est passé dans le cas des estimations pour le Nouveau-Brunswick et le Manitoba, il faut examiner les activités des grands transporteurs (sur le plan des recettes) dans ces deux provinces. La répartition des recettes au titre du transport intérieur des transporteurs domiciliés dans ces deux provinces a mis en évidence le fait que très peu d'entre eux étaient en activité uniquement dans leur province de domicile. En fait, si on divisait le Canada en trois grandes régions, soit l'Ouest, le Centre et l'Est, on dénombrerait très peu de grands transporteurs confinés dans leur région de domicile.

- Des 23 grands transporteurs domiciliés au Nouveau-Brunswick, un seul était en activité uniquement au Nouveau-Brunswick. Quant aux autres, six étaient en activité uniquement dans l'Est du Canada, 14, dans l'Est et le Centre du Canada et deux, dans les trois régions.
- Des 13 principaux transporteurs domiciliés au Manitoba, un seul était confiné au Manitoba, deux étaient en activité dans l'Est du Canada et un était en activité dans les trois régions.

Les grands transporteurs domiciliés au Nouveau-Brunswick et au Manitoba ont tiré davantage de recettes du transport à l'extérieur de leur province de domicile qu'à l'intérieur. Par contre, le transport à l'intérieur de la province de domicile a rapporté beaucoup plus aux transporteurs de la Nouvelle-Écosse, de la Saskatchewan et de la Colombie-Britannique que le transport dans d'autres provinces ou territoires. Dans les deux territoires, le transfert est important mais il s'agit d'un cas d'exception attribuable au fait que les territoires importent beaucoup plus de marchandises qu'ils en exportent.

Figure 6.6.1

Estimated Operating Revenue by Province or Territory
Recettes d'exploitation estimées par province ou territoire

Province/Territory	Domiciled Based	Origin Based	Difference
Province/territoire	Selon le domicile	Selon l'origine	Différence
	(\$'000)	(\$'000)	(%)
Newfoundland – Terre-Neuve	49,692	51,443	+ 3.5
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	18,642	14,475	- 22.4
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	129,158	170,012	+ 31.6
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	276,245	181,142	- 34.4
Quebec – Québec	1,351,514	1,519,528	+ 12.4
Ontario	2,816,400	2,668,412	- 5.3
Manitoba	524,918	308,713	- 41.2
Saskatchewan	180,067	236,356	+ 31.3
Alberta	1,036,062	1,074,156	+ 3.7
British Columbia – Colombie-Britannique	733,674	905,131	+ 23.4
Yukon	13,664	11,123	- 18.6
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	20,836	10,381	- 50.2
Total	7,150,872	7,150,872	

CHAPTER 7

**Methods
Data Quality
and Limitations**

CHAPITRE 7

**Méthode,
qualité et limites
des données**

INTRODUCTION

This section of the publication provides more detailed descriptions of the surveys of the trucking industry undertaken by Statistics Canada's Transportation Division. The text is intended for the general user and readability has been emphasized. Sophisticated users who are quite familiar with trucking statistics published by Statistics Canada and who require additional information than is provided here can obtain more technical details from the Transportation Division upon request.

MOTOR CARRIERS OF FREIGHT AND HOUSEHOLD GOODS MOVERS SURVEY

The principal **objective** of this survey is to provide information about the size, structure and economic performance of Canada's for-hire trucking industry. This information, in conjunction with information collected about other sectors of the economy, contributes to the establishment of national economic statistics such as the Gross National Product and the Gross Domestic Product.

In order to fulfill this requirement, the survey follows the **statistical framework** of the System of National Accounts. The **reporting unit** for the survey is the Canadian-domiciled for-hire trucking establishment. The survey universe ideally consists of all such establishments. As it would be extremely difficult and costly to survey all of them, the 1985 Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey **universe** is restricted to those Canadian-domiciled carriers who earned total gross operating revenues of \$100,000 or more in 1984.

These carriers are identified from Statistics Canada's Business register by a Standard industrial classification code. Trucking establishments are coded to Industry Group 456. A complete description of the classification system is available in the Standard industrial classification manual, 1980 (Catalogue 12-501) published by Statistics Canada. The survey **methodology** used for the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey was a mail census. Questionnaires suited in length and complexity to the type and size of the motor carrier operation being surveyed were mailed out to for-hire trucking establishments earning \$100,000 or more annually. Once completed questionnaires were returned to the Transportation Division, an initial manual edit was performed: inconsistent or blank reports were referred back to the carrier for clarification or completion. When it was not possible to obtain missing information, imputations were made. Then a computerized edit was performed which identified logical and arithmetical inconsistencies for subsequent manual correction.

Once all edits and imputations were completed, the data were tabulated and analyzed.

It is important to note that, although the reporting unit is the **establishment**, some respondents were operating two or more establishments and were not able to provide separate information for each. In these cases, **consolidated reports**, covering the activity of more than one establishment, were submitted by the respondents. These were processed as a unit.

INTRODUCTION

La présente section offre une description plus détaillée des enquêtes sur l'industrie du camionnage menées par la Division des transports de Statistique Canada. Elle s'adresse à l'utilisateur général et devrait être facile à lire. Les utilisateurs expérimentés qui connaissent bien les statistiques sur le camionnage publiées par Statistique Canada et qui désirent plus de détails peuvent obtenir d'autres renseignements techniques en communiquant avec la Division des transports.

ENQUÊTE SUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE MARCHANDISES ET LES ENTREPRISES DE DÉMÉNAGEMENT

Le principal **objectif** de l'enquête est de fournir des renseignements sur la taille, la structure et le rendement économique de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui au Canada. Ces données, combinées à des renseignements sur d'autres secteurs de l'économie, contribuent à l'établissement de statistiques économiques nationales, comme le produit national brut et le produit intérieur brut.

Afin d'atteindre cet objectif, l'enquête utilise le **cadre statistique** du Système de comptabilité nationale. L'**unité déclarante** de l'enquête est l'entreprise de camionnage pour compte d'autrui domiciliée au Canada. Idéalement, l'univers de l'enquête englobe l'ensemble de ces entreprises. Toutefois, comme il serait extrêmement difficile et coûteux d'interroger toutes les entreprises, l'**univers** de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement de 1985 se limite aux transporteurs domiciliés au Canada et ayant touché en 1984 des recettes d'exploitation brutes de \$100,000 ou plus.

Ces transporteurs sont identifiés à partir du registre des entreprises de Statistique Canada au moyen d'un code de la classification type des industries. Les entreprises de camionnage possèdent le code de l'activité économique 456. Le lecteur trouvera une description complète du système de classification dans la Classification type des industries, 1980 (n° 12-501 au catalogue), publiée par Statistique Canada. Pour l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement, on a utilisé comme **methodologie d'enquête** le recensement postal. Les questionnaires, dont la longueur et la complexité étaient fonction du genre et de la taille de l'unité déclarante, ont été envoyés aux entreprises de camionnage pour compte d'autrui touchant \$100,000 ou plus par année. Dès qu'ils étaient retournés à la Division des transports, les questionnaires remplis faisaient l'objet d'une première vérification manuelle: les déclarations incohérentes ou non remplies ont été retournées aux unités déclarantes en cause afin qu'elles apportent des précisions ou qu'elles remplissent le questionnaire. Lorsqu'il était impossible d'obtenir les données manquantes, il a fallu les imputer. Ensuite, on a procédé à une vérification informatique permettant de déterminer les données non cohérentes du point de vue logique et arithmétique pour qu'elles soient corrigées ensuite à la main.

Une fois les vérifications et les imputations terminées, les données ont été totalisées et analysées.

Il est important de noter que, même si l'unité déclarante était l'**entreprise**, certains répondants exploitaient deux entreprises ou plus et n'ont pu remettre des renseignements distincts pour chacune de leurs entreprises. Dans ces cas, les répondants ont remis des **rapports combinés**, couvrant l'activité de plus d'une entreprise. Ces rapports ont été traités comme une seule unité.

Users of the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey data should keep in mind the following exclusions and limitations:

Exclusions

- Private carriers.
- Broker operators.
- Courier and messenger services.

Limitations

1. Establishments engaged predominantly in some other industry, such as construction, which could not provide separate statistics for their for-hire trucking operations were considered to be outside the domain of the survey. This contributed to an **underestimation** of the total for-hire trucking activity.
2. The exclusion of carriers domiciled in the United States which could not report separately for their Canadian for-hire trucking operations also contributed to an **underestimation** of the total for-hire trucking activity.
3. For tabulation purposes, data concerning carriers operating interprovincially or internationally were allocated to the location of the Head Office (province or territory of domicile). Therefore, data tabulated by province or territory of domicile do not necessarily represent trucking activity within provincial or territorial boundaries.
4. Estimation, or imputation of missing values, may affect the accuracy of the tabulations.

FOR-HIRE TRUCKING SURVEY (Origin-Destination)

The **objective** of the For-hire Trucking Survey is to measure the output of the Canadian for-hire trucking industry by providing estimates of domestic intercity commodity movements. This survey complements the results of the Motor Carriers of Freight and Household Goods Survey which provides information about the industry's input variables (such as labour and capital). Output variables include tonnes transported, commodities carried, revenues generated, origins and destinations of shipments, and so on.

The **survey universe** consists of all shipments transported by for-hire trucking firms which earned \$100,000 or more annually **from domestic intercity trucking**. This universe of shipments is not directly accessible and must be reached through the carriers of the shipments.

The carriers surveyed in 1986 were identified from a list of the carriers which reported to the 1985 Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey with earnings of \$100,000 or more from domestic intercity trucking. These carriers constitute what is called the **survey frame**.

The carriers in the survey frame were stratified according to type of operation and area of operation, and were divided into the three classes described on page XX of this publication. Because of their known heterogeneity and importance to the for-hire trucking industry, all Class I carriers were selected. From each

Les utilisateurs des données de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement devraient tenir compte des exclusions et limites suivantes:

Exclusions

- Les transporteurs pour compte propre.
- Les chauffeurs contractants.
- Les services de messagerie.

Limites

1. Les entreprises dont les activités appartiennent principalement à une autre industrie, comme la construction, et qui ne pouvaient fournir des renseignements distincts en ce qui concerne leurs activités de camionnage ont été considérées comme ne faisant pas partie du domaine couvert par l'enquête. Cette mesure a entraîné une sous-estimation de l'activité globale du camionnage pour compte d'autrui.
2. L'exclusion des transporteurs domiciliés aux États-Unis qui ne pouvaient fournir des statistiques distinctes sur leurs activités de camionnage menées au Canada a aussi entraîné une sous-estimation de l'activité globale du camionnage pour compte d'autrui.
3. Aux fins des totalisations, les données sur les transporteurs interprovinciaux ou internationaux ont été classées selon la province ou le territoire de domicile du siège social. Par conséquent, les données totalisées selon la province ou le territoire de domicile ne représentent pas nécessairement les activités de camionnage à l'intérieur des limites de cette province ou de ce territoire.
4. L'estimation ou l'imputation des données manquantes peuvent avoir une incidence sur l'exactitude des totalisations.

ENQUÊTE SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES POUR COMPTE D'AUTRUI (Origine et destination)

L'**objectif** de l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui est de mesurer la production de l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui, en fournissant des estimations du transport interurbain intérieur de marchandises. Cette enquête vient compléter l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement, qui fournit des renseignements sur les variables d'entrée de l'industrie (comme la main-d'œuvre et les immobilisations). Les variables de sortie comprennent les tonnes transportées, les produits transportés, les recettes produites, l'origine et la destination des expéditions, et ainsi de suite.

L'**univers** de l'enquête est constituée de toutes les expéditions faites par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui qui tirent chaque année \$100,000 ou plus du **transport interurbain** intérieur. Comme cet univers n'est pas directement accessible, l'enquête est menée auprès de ceux qui ont fait ces expéditions.

Les transporteurs visés en 1986 ont été déterminés à partir de la liste des transporteurs ayant déclaré, à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement de 1985, des recettes de \$100,000 ou plus au titre du transport interurbain intérieur. Ces entrepreneurs constituent ce qu'on appelle la **base de sondage**.

Les transporteurs de la base de sondage ont été stratifiés selon le genre et le lieu de leurs activités et divisés en trois catégories décrites à la page XX de la présente publication. À cause de leur hétérogénéité et de leur importance dans l'industrie du camionnage pour compte d'autrui, tous les transporteurs de la catégorie I sont

stratum of the survey frame, a simple random sample of Class II and III carriers was selected. Although the precise number varies from year to year, approximately one half of these carriers are usually selected.

Once the carriers were selected, a second stage of sampling took place. For Class I and II carriers, a systematic sample of **shipments** was selected. Information was transcribed from shipping documents or obtained from computer tapes provided by respondents. The sampling intervals for selecting shipments for the survey varied depending on the number of shipments transported by the carrier. For those firms which provide tapes or whose shipping documents are sampled, the ultimate sampling unit is the **shipment**.

In the case of Class III carriers, which lack the necessary shipment documentation to permit sampling of shipments, the ultimate sampling unit is the **carrier**.

The size and structure of the survey frame, the sample allocation and the effective sample size for the 1986 survey are shown in Figure 7.1.

Figure 7.1

For-hire Trucking Survey Frame, and Number of Carriers Selected, Excluded and Sampled 1986
Enquête sur le transport des marchandises pour compte d'autrui, base de sondage et nombre d'entreprises exclues et échantillonnées, 1986

Class Catégorie	Number of carriers in survey frame Nombre d'entreprises dans la base de sondage	Carriers Selected Entreprises sélectionnées		Exclusions		Carriers sampled Entreprises échantillonnées	
		Number	Percentage	Number of sampled carriers inactive or out of business ¹	Number of non-responses to the sample ²	Number	Percentage
		Nombre	Pourcentage	Nombre de d'entreprises ayant interrompu ou cessé leurs activités ¹	Nombre de d'entreprises n'ayant pas répondu au questionnaire ²	Nombre	Pourcentage
I	262	262	100.0	6	12	244	99.2
II	1,296	766	59.1	19	79	668	61.0
III	1,933	598	30.9	12	104	482	30.7
Total	3,491	1,626	46.6	37	195	1,394	40.2

¹ The selection of carriers for the sample is based on reports of the previous year's operations. This information may be incorrect at the time the data collection takes place. (e.g. firm went out of business). – La sélection des entreprises pour la base de sondage est fondée sur des rapports décrivant les activités de l'année précédente. Les données peuvent être incorrectes au moment de la collecte des données (par exemple, l'entreprise peut avoir cessé ses activités).

² Represents firms whose shipping documents were not available for sampling. – Représente les entreprises dont les documents d'expédition ne sont pas disponibles aux fins de l'échantillonnage.

Once all necessary information for the survey was collected, edits and imputations were performed. A complete description of the rather complex procedures applied to the survey data is available upon request from the Transportation Division.

The **quality** of the estimates produced from the survey data was affected by a number of factors. Since the estimates were derived from a sample, they were subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of error.

inclus dans l'échantillon. Un échantillon aléatoire simple des transporteurs des catégories II et III a été choisi dans chaque strate de la base de sondage. Même si le nombre précis de transporteurs varie d'une année à l'autre, environ la moitié de ces transporteurs sont généralement sélectionnés.

Une fois les transporteurs choisis, on a procédé au deuxième degré d'échantillonnage. Pour les transporteurs des catégories I et II, un échantillon systématique d'expéditions a été sélectionné. Les renseignements ont été tirés des documents d'expédition ou des bandes informatiques fournies par certains répondants. Les intervalles de sondage varient en fonction du nombre d'expéditions faites par l'entreprise. Pour les transporteurs qui enregistrent leurs expéditions sur bande ou sur des documents d'expédition, l'unité finale d'échantillonnage est l'**expédition**.

Dans le cas des transporteurs de catégorie III, qui ne possèdent pas les documents d'expédition nécessaires à l'échantillonnage des expéditions, l'unité finale d'échantillonnage est l'**entreprise**.

La taille et la structure de la base de sondage, la répartition de l'échantillon ainsi que la taille réelle de l'échantillon de l'enquête de 1986 sont indiquées à la figure 7.1.

Après avoir recueilli toutes les données nécessaires à l'enquête, on a procédé aux vérifications et aux imputations. Le lecteur peut communiquer avec la Division des transports pour se procurer une description détaillée des procédures plutôt complexes appliquées aux données d'enquête.

La **qualité** des estimations produites à partir des données d'enquête dépend d'un certain nombre de facteurs. Étant donné que les estimations ont été calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent comporter aussi bien une erreur d'échantillonnage qu'une erreur d'observation. La qualité des estimations produites est fonction de l'effet combiné de ces types d'erreur.

Whenever only a sample of a population has been enumerated, rather than the entire population, **sampling error** occurs. The estimates derived from the survey are likely to differ from the results of a census taken under the same general conditions. Sampling errors depend on factors such as sample size, variability in the population surveyed, sample design and estimation methods.

Non-sampling error may occur regardless of the method used to obtain the data. Some examples of non-sampling errors which might affect the results of the For-hire Trucking Survey are:

Coverage errors: these arise if the survey frame inadequately covers the target population. For example, a carrier which earns \$100,000 or more from domestic intercity trucking for the first time in 1986 and reports this to the Motor Carriers of Freight and Household Goods Survey will not be included in the For-hire Trucking Survey until its 1987 survey.

Response error: This occurs when information supplied by a respondent is incorrect or misleading. For example, shipping documents used in this survey may have contained errors or the transcriber may have misinterpreted the information.

Coding error: This may occur whenever coding of any type is performed. In this survey, both names of places and names of commodities were coded. If a record was subject to more than one interpretation, a judgement was made which may have been logical, but incorrect. Coding errors are minimized by using automated coding utilizing standard commodity and municipality libraries.

The **averages** published in the For-hire Trucking section of this publication are shipment-based averages: each represents, for each cell or domain of interest, an average of the ratios calculated from the estimates of specific variables for each shipment. The result differs considerably from an overall average based on the estimated variables for the domain. The method which has been chosen yields statistics which are averages per shipment.

Average revenue per tonne =
$$\frac{\text{estimates of revenue per tonne}}{\text{estimate of the number of shipments}}$$

Average revenue per tonne-kilometre =
$$\frac{\text{estimates of revenue per tonne-kilometre}}{\text{estimate of the number of shipments}}$$

Average length of haul =
$$\frac{\text{estimates of kilometre}}{\text{estimate of the number of shipments}}$$

Average shipment weight =
$$\frac{\text{estimates of weight}}{\text{estimate of the number of shipments}}$$

Average shipment revenue =
$$\frac{\text{estimates of revenue}}{\text{estimate of the number of shipments}}$$

L'erreur d'échantillonnage vient du fait que seul un échantillon de l'univers des expéditions a été recensé plutôt que l'univers au complet. Les estimations ainsi obtenues diffèrent vraisemblablement des résultats d'un recensement qui serait mené dans les mêmes conditions. Les erreurs d'échantillonnage dépendent de facteurs comme la taille de l'échantillon, la variabilité de l'univers, le plan d'échantillonnage et les méthodes d'estimation.

Une **erreur d'observation** est possible, quelle que soit la méthode de collecte des données. Quelques exemples d'erreurs d'observation pouvant influencer sur les résultats de l'enquête sur le transport de marchandises pour compte d'autrui sont énumérés ci-après:

Erreur de couverture: Se produit lorsque la base de sondage couvre imparfaitement la population cible. Par exemple, un transporteur qui tire \$100,000 ou plus du transport interurbain intérieur pour la première fois en 1986 et qui le déclare à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement ne fera pas partie de l'enquête sur le transport de marchandises pour compte d'autrui avant 1987.

Erreur de réponse: Survient lorsque le déclarant fournit des réponses incorrectes ou trompeuses. Par exemple, il se peut que les documents d'expédition utilisés dans la présente enquête contiennent des erreurs ou que le transcripteur ait mal interprété les renseignements relevés.

Erreur de codage: Peut survenir lorsqu'il faut procéder à tout genre de codage. Dans la présente enquête, les noms de lieux géographiques et les noms de produits sont codés. Dans les cas où une observation pouvait se prêter à plusieurs interprétations, une décision a été prise. Le choix a pu être logique, mais erroné. Le codage automatisé fait au moyen de bibliothèques uniformisées permet de minimiser les erreurs de codage des produits et des municipalités.

Les **moyennes** publiées dans la section portant sur le camionnage pour compte d'autrui sont des moyennes fondées sur les expéditions: chaque moyenne représente, pour chaque case ou domaine d'intérêt, la moyenne des ratios calculés à partir des estimations de certaines variables de chaque expédition. Le résultat varie considérablement de la moyenne globale fondée sur les variables estimées pour le domaine. La méthode choisie donne des statistiques correspondant à des moyennes par expédition.

Recettes moyennes par tonne =
$$\frac{\text{estimations des recettes par tonne}}{\text{estimation du nombre d'expéditions}}$$

Recettes moyennes par tonne-kilomètre =
$$\frac{\text{estimations des recettes par tonne-kilomètre}}{\text{estimation du nombre d'expéditions}}$$

Longueur moyenne des voyages =
$$\frac{\text{estimations des kilomètres}}{\text{estimation du nombre d'expéditions}}$$

Poids moyen des expéditions =
$$\frac{\text{estimations du poids}}{\text{estimation du nombre d'expéditions}}$$

Recettes moyennes des expéditions =
$$\frac{\text{estimations des recettes}}{\text{estimation du nombre d'expéditions}}$$

The preceding description of the For-hire Trucking Survey provides basic information about the survey. However, as for any survey utilizing two phases of sampling, the procedures are quite complex when examined in detail. Users who require more information about confidence intervals, coefficients of variation, and so forth, can obtain this information upon request from the Transportation Division.

PRIVATE TRUCKING SURVEY

Private trucking is an integral and inseparable part of the totality of the trucking industry in Canada. The **objectives** of the Private Trucking Survey were twofold: to obtain information about the size, structure and economic performance of private truckers (**industry structure survey**); and to obtain estimates for intercity commodity movements (**industry activity survey**).

The **survey universe** ideally would include all private truckers, but for budgetary and practical considerations was restricted to those who operated fifteen or more commercial vehicles (including trucks, road tractors and trailers). The **survey frame** was developed using provincial motor vehicle registration files and **excluded** fire trucks, ambulances, police vehicles and military vehicles.

The tabulations which are presented in the section "Private Trucking - Industry Structure" include 2,676 firms that carried freight, provided trucking-related statistics and used dedicated drivers (on payroll), leased drivers or broker operators.

The tabulations which are presented in the section "Private Trucking - Industry Activity", cover the 788 firms which **carried freight, were involved in intercity trucking, had operating expenses of more than \$500,000 and were involved in manufacturing, trade, agriculture, forestry, fishing and trapping, mining or construction activities**. These 788 firms are also included in data presented in "Private Trucking-Industry Activity".

Users should be aware of the following factors which may affect the quality of the data:

The survey frame was created for each province and territory independently. Those private truckers whose registration address was out-of-province / territory were excluded in developing the survey frame for a province or territory. In addition, updated registration files were not available for the territories, so the 1980 survey frame was used. These two factors contributed to an **underestimation** of private trucking activity.

Because some companies submitted consolidated reports for their operations, some of the provincial or territorial data are **underestimated** while others are **overestimated**.

Private carriers using leased vehicles exclusively were excluded from the survey. It is believed that this introduced a **significant underestimation** of the size of the private trucking industry. These carriers were excluded from the survey because the motor vehicle registration tapes used for developing the survey universe did not contain the information required to identify them.

La description précédente de l'enquête sur le transport de marchandises pour compte d'autrui donne des renseignements de base. Toutefois, comme pour toutes les enquêtes utilisant deux degrés d'échantillonnage, si on étudie en détail les procédures, on découvre qu'elles sont assez complexes. Les utilisateurs qui désirent de plus amples renseignements sur les intervalles de confiance, les coefficients de variations, et ainsi de suite, peuvent en faire la demande auprès de la Division des transports.

ENQUÊTE SUR LE CAMIONNAGE POUR COMPTE PROPRE

Le camionnage pour compte propre fait partie intégrante de l'industrie globale du camionnage. L'enquête sur le camionnage pour compte propre vise deux **objectifs**: obtenir des renseignements sur la taille, la structure et le rendement économique des transporteurs pour compte propre (**la structure de l'industrie**) et établir des estimations du transport interurbain intérieur (**enquête sur l'activité de l'industrie**).

L'**univers de l'enquête** est idéalement constitué de tous les transporteurs pour compte propre, mais pour des raisons économiques et pratiques, il se limite aux transporteurs qui exploitent quinze véhicules utilitaires ou plus (y compris les camions, les tracteurs routiers et les remorques). La **base de sondage** a été élaborée au moyen des registres provinciaux d'immatriculation des véhicules automobiles et **excluait** les camions d'incendie, les ambulances, les voitures de police et les véhicules militaires.

Les totalisations présentées à la section "Camionnage pour compte propre - Structure de l'industrie" tiennent compte de 2,676 entreprises de camionnage, fournissent des statistiques relatives au camionnage et décrivent la situation des chauffeurs inscrits sur la liste de paie des entreprises, des chauffeurs loués et des chauffeurs contractants.

Les totalisations de la section "Camionnage pour compte propre - Activité de l'industrie" englobent 788 **transporteurs interurbains de marchandises, dont les frais d'exploitation étaient supérieurs à \$500,000 et qui collaboraient aux activités des secteurs suivants: la fabrication, le commerce, l'agriculture, la foresterie, la pêche et le piégeage, l'exploitation minière et la construction**. Ces 788 transporteurs sont aussi inclus dans les données présentées dans la section "Camionnage pour compte propre-Activité de l'industrie".

Les utilisateurs doivent tenir compte des facteurs suivants qui influent sur la qualité des données:

La base de sondage pour chaque province et territoire a été créée séparément. Ainsi, la base de sondage d'une province ou d'un territoire excluait les camionneurs pour compte propre dont le lieu d'émission des plaques était situé à l'extérieur de la province ou du territoire en question. De plus, comme il n'y avait pas de dossiers d'immatriculation à jour pour les territoires, il a fallu utiliser la base de sondage de 1980. Ces deux facteurs ont entraîné une **sous-estimation** de l'activité du camionnage pour compte propre.

Comme certaines entreprises ont remis des rapports combinés sur leurs activités, quelques données provinciales ou territoriales ont été **sous-estimées**, tandis que d'autres ont été **surestimées**.

L'enquête n'a pas tenu compte des transporteurs pour compte propre n'utilisant que des véhicules loués. On estime que cette exclusion a entraîné une **importante sous-estimation** de la taille du secteur du camionnage pour compte propre. Ces transporteurs ont été exclus de l'enquête parce qu'ils ne pouvaient être identifiés à partir des bandes d'immatriculation des véhicules automobiles utilisées pour élaborer l'univers de l'enquête.

Some of the corporate head office expenses could not be allocated to the trucking operations for some companies. This resulted in an **underestimation** of the total operating expenses

Some carriers domiciled in the United States could not provide separate statistics for their Canadian trucking operations. These were **excluded** from the tabulations.

Users requiring more information about the Private Trucking Survey may obtain further details upon request from the Transportation Division.

Dans quelques entreprises, certaines dépenses générales du siège social n'ont pu être attribuées aux activités de camionnage, ce qui a contribué à la **sous-estimation** des dépenses d'exploitation totales.

Certains transporteurs domiciliés aux États-Unis n'ont pu fournir de statistiques distinctes pour les activités qu'elles ont menées au Canada. Ces transporteurs ont donc été **exclus** des totalisations.

Les utilisateurs peuvent obtenir d'autres renseignements relatifs à l'enquête sur le camionnage pour compte propre en communiquant avec la Division des transports.

GLOSSARY

GLOSSAIRE

Glossary

Asset Turnover. A measure of profitability obtained by dividing total operating revenue by total assets.

Bill of lading. A contract setting out the details for transporting goods from a consignor (shipper) to a consignee (receiver). The bill of lading usually contains a description of the goods, the origin and destination, the weight and the transportation charges.

Broker operators (or lessor operators). Broker operators, by means of owned or leased vehicles, haul trailers or other equipment for a carrier.

Business Register Master File. It is a centrally maintained list of businesses in Canada. Each name on the list is given a unique identification number and classified according to the Statistics Canada standard classification of industries.

Carrier. For the purpose of this publication a carrier undertakes the movement of commodities by road transport.

Class I. Carriers which earned gross annual domestic intercity revenues of \$3 million or more in 1984. (Applies to the For-hire Trucking Survey only).

Class II. Carriers which earned gross annual domestic intercity revenues from \$350,000 to \$2,999,999 in 1984. (Applies to the For-hire Trucking Survey only).

Class III. Carriers which earned gross annual domestic intercity revenues from \$100,000 to \$349,999 in 1984. (Applies to the For-hire Trucking Survey only).

Commodity. The description of the merchandise as recorded on the carrier's shipping document. This information is encoded according to the Standard Commodity Classification at the three-digit level of detail and survey estimates are published using the commodity descriptions associated with these codes.

Compensation. Total compensation reflects the gross amount earned and is comprised of wages and salaries and supplementary labour income.

Supplementary labour income, which is defined as payments made by employers for the future benefit of the employees, consists of employers' contributions to employee welfare and pension funds, workmen's compensation funds and unemployment insurance.

Current ratio. A measure of liquidity obtained by dividing current assets by current liabilities. This ratio is used to show the ability to pay current debts from current assets.

Debt ratio. The percentage of capital provided by creditors. This ratio is used as a measure of solvency and is obtained by dividing total liabilities by total liabilities plus owner's equity.

Debt-equity ratio. A measure of solvency calculated by dividing total liabilities by owner's equity.

Destination. The point to which goods were delivered by the final carrier (carrier in this context includes piggyback).

Domestic shipment. Shipment whose origin and destination are in Canada.

Equity ratio. The percentage of capital provided by shareholders. This ratio is used as a measure of solvency and is obtained by dividing owner's equity by total liabilities plus owner's equity.

Establishment. An establishment is defined as the smallest unit that is a separate operating entity capable of reporting all elements of basic industrial statistics.

Fiscal year (Motor Carriers of Freight Survey and Private Trucking Survey). The fiscal year of a carrier ending any time between April 1, 1984 and March 31, 1985.

Fiscal year (For-hire Trucking Survey). The calendar year from January 1st to December 31st, immediately prior to the year in which the data are collected.

For-hire carrier. Any carrier which, for compensation, undertakes the transport of goods.

Gross annual operating revenues. Gross annual operating revenues include revenues pertaining to the Motor Carriers of Freight or Household Goods Moving operations only. These correspond to the total amount billed by the carrier and include revenues earned by other carriers in the case of interline shipments.

Industry activity statistics. Statistics which describe the output of the industry in such terms as tonnes, tonne-kilometres, vehicle kilometres travelled, commodities transported from point to point.

Industry served. This term applies to private trucking and refers to the principal activity of the owner.

Industry structure statistics. Statistics which describe the size, performance and economic health of the industry, such as revenues, expenses, balance sheets, equipment operated, employment. These are also referred to as input variables.

Intercity motor carriers. Those for-hire carriers whose predominant portion of revenue was earned on shipments moved more than 24 km on public roads, and those private carriers whose predominant number of trips were more than 24 km in distance on public roads.

Intercity shipment. A shipment transported a greater distance than 24 km. Data transcribed for shipments with an assigned origin-destination distance of 24 km or less are not included in survey estimates.

Interline shipments. The movement of a consignment by an initiating carrier to an intermediate point. From this point a subsequent carrier moves the consignment to another point which may be an intermediate point or the destination.

International motor carrier. A for-hire or private carrier that operates in Canada and in the United States.

Interprovincial motor carrier. A for-hire or private carrier that operates in more than one province or territory.

Invoice. A bill which requests payment from a customer for transportation services rendered. It may contain the origin, destination, description of the goods transported and the amount charged for the transportation service.

Less than truckload. A shipment or shipments which weigh less than 10 000 kg.

Leverage. The extent to which the firm has been financed by debt.

Local motor carriers. Those for-hire carriers whose predominant portion of revenue was earned on shipments moved 24 km or less on public roads, and those private carriers whose predominant number of trips were 24 km or less on public roads.

Off-highway motor carriers. Those for-hire carriers whose predominant portion of revenue was earned on shipments moved on private roads, and not on public highways, and those private carriers whose predominant number of trips were on private roads and not on public highways.

Operating ratio. The operating ratio is the proportion of total operating revenues absorbed by total operating expenses.

Origin. The point at which goods were received by the initial road carrier. Road carrier in this context includes piggyback.

Pool car operators. Those operators which are engaged in consolidation or arranging shipments for rail transport.

Private carriers. Owners/operators of motor vehicles carrying their own freight. Their principal function is to provide logistical support service to the proprietary owner.

Probill. A document which is made by the trucking company from the bill of lading. It is a company control document describing the handling of a shipment of goods and usually contains information on origin, destination, commodity description, weight (or other measurement), rate, revenue and interlining. A probill is sometimes referred to as a waybill.

Profit margin. Indicates the profit margin earned per revenue dollar. It is obtained by dividing net income by operating revenue.

Province or territory of domicile. The province or territory where the head office of the carrier is located.

Response rate. The ratio of the number of questionnaires received to the number of questionnaires mailed.

Return on equity. A measure of profitability calculated by dividing net income by equity capital. This is the return accruing to shareholders on their contributed capital.

Return on investments. Measure of profitability calculated by dividing earnings before interest and taxes by total assets. It shows the efficiency with which total assets are used in a business operation.

Revenue Class 1. Carriers which earned gross annual operating revenues of \$2 million or more in 1984 (Applies to the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey only).

Revenue Class 2. Carriers which earned gross annual operating revenues from \$500,000 to \$1,999,999 in 1984 (Applies to the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey only).

Revenue Class 3. Carriers which earned gross annual operating revenues from \$100,000 to \$499,999 in 1984 (Applies to the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey only).

Salaries and wages. Total compensation minus supplementary labour income.

Sampling. A procedure used to draw a part of a group for examination. Rather than examining an entire group referred to as the population or universe, one may examine a part of the group called a "sample".

Shipment (For-hire Trucking Survey). A quantity of merchandise transported by a for-hire carrier from one person or organization (consignor or shipper) to another person or organization (consignee or receiver).

Shipping document. Any document recording the transportation of goods by carrier, which can be sampled. A probill (waybill), bill of lading, load manifest, trip report, invoice, or the individual records of a summary sheet or tape are considered to be shipping documents.

Tonne-kilometre. An expression of weight (mass) multiplied by distance from origin to destination for each shipment. This is the standard output measure of the trucking industry.

Trip. This is the reporting unit for the industry activity portion of the Trucking Activity Survey (private trucking). Trips are reported from a point of origin to the point of final route destination.

Trip report. A statement giving details of at least one trip of a transport vehicle detailing the origin, destination, commodity, weight (or other measurement), rate, revenue and interlining. It may include both inbound and outbound journeys.

Truck rental firms. Licensed or unlicensed trucking firms which rent or lease their equipment either to other trucking firms or to the shipper directly. The shipper or other trucking firm is responsible for the commodities carried.

Truckload. A shipment or shipments which weigh more than 10 000 kg.

Waybill. See Probill.

Weight (mass). An expression of the weight of goods shipped as noted on the shipping document. Liquids, gases, pieces and other items not charged for on a weight basis are assigned weights from a conversion table.

Working capital ratio. See current ratio.

Bordereau d'envoi. Document produit par l'entreprise de transport routier à partir de la lettre de transport. Il s'agit d'une méthode interne de contrôle de l'entreprise précisant de quelle manière un envoi de marchandises a été effectué. On y trouve habituellement les renseignements suivants: origine, destination, description de la marchandise, poids ou autres mesures, tarif, recettes et opérations de transfert. Parfois désigné par l'expression lettre de voiture.

Catégorie I. Transporteurs ayant tiré du transport interurbain intérieur des recettes annuelles brutes de \$3 millions ou plus en 1984. (Ne s'applique qu'à l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination).

Catégorie II. Transporteurs ayant tiré du transport interurbain intérieur des recettes annuelles brutes de \$350,000 à \$2,999,999 en 1984. (Ne s'applique qu'à l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination).

Catégorie III. Transporteurs ayant tiré du transport interurbain intérieur des recettes annuelles brutes de \$100,000 à \$349,999 en 1984. (Ne s'applique qu'à l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination).

Catégorie de recettes 1. Établissements dont les recettes totales annuelles brutes d'exploitation se sont élevées à \$2 millions ou plus en 1984 (Ne s'applique qu'à Entreprises de camionnage et de déménagement).

Catégorie de recettes 2. Établissements dont les recettes totales annuelles brutes d'exploitation se sont situées entre \$500,000 et \$1,999,999 en 1984 (Ne s'applique qu'à Entreprises de camionnage et de déménagement).

Catégorie de recettes 3. Établissements dont les recettes totales annuelles brutes d'exploitation se sont situées entre \$100,000 et \$499,999 en 1984 (Ne s'applique qu'à Entreprises de camionnage et de déménagement).

Charge complète. Expédition ou expéditions dont le poids est supérieur à 10,000 kg.

Charge partielle. Expédition ou expéditions dont le poids est inférieur à 10,000 kg.

Chauffeurs contractants. Les chauffeurs contractants tirent, au moyen de véhicules qu'ils possèdent ou qu'ils louent, des remorques et autres matériel semblable appartenant à des transporteurs.

Coefficient de liquidité générale. Mesure de liquidité obtenue en divisant l'actif à court terme par le passif à court terme. Le coefficient est utilisé pour montrer la capacité de payer les dettes à court terme à partir de l'actif à court terme.

Destination. Lieu de livraison des marchandises par le dernier transporteur routier (dans ce contexte, le transport routier comprend le transport rail-route).

Document d'expédition. Tout document ayant trait au transport de marchandises par un transporteur routier et qui peut être échantillonné. Un bordereau d'envoi (lettre de voiture), une lettre de transport, un manifeste, une feuille de route, une facture ou les renseignements contenus dans un récapitulatif ou sur un ruban magnétique sont considérés comme des documents d'expédition.

Effet de levier. L'effet de l'endettement d'une entreprise.

Entreprises de location de camions. Entreprises de location ou de location à baille, régies ou non, louant des camions à des entreprises de transport de marchandises ou directement aux expéditeurs. L'expéditeur ou l'entreprise de transport de marchandises est responsable des marchandises transportées.

Etablissement. Un établissement est la plus petite unité déclarante constituant une unité d'exploitation séparée, en mesure de déclarer tous les éléments de base de la statistique de cette industrie.

Exercice financier (Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et enquête sur les transporteurs pour compte propre). L'exercice financier d'un transporteur se terminant entre le 1^{er} avril 1984 et le 31 mars 1985.

Exercice financier (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui). L'année civile, du 1^{er} janvier au 31 décembre, précédant immédiatement l'année pendant laquelle les données ont été recueillies.

Expédition (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui). Quantité de marchandises transportées par un transporteur pour compte d'autrui et envoyées par une personne ou par un organisme (désigné sous le nom de consignateur ou d'expéditeur) à une autre personne ou organisme (désigné sous le nom de consignataire ou de destinataire).

Expédition interne. Expédition dont les points d'origine et de destination sont situés au Canada.

Expédition interurbaine. Expédition effectuée sur une distance supérieure à 24 km. Les données consignées pour les expéditions dont la distance entre l'origine et la destination est de 24 kilomètres ou moins ne sont pas incluses dans les estimations de l'enquête.

Facture. Note adressée à un client pour lui demander de payer des services assurés par une entreprise de transport. Elle peut contenir l'origine, la destination, la description des marchandises et le montant exigé pour le service de transport.

Feuille de route. Déclaration où figurent des détails concernant au moins l'un des trajets effectués par un véhicule de transport et indiquant l'origine, la destination, la marchandise, le poids ou autres mesures, le tarif, les recettes et les opérations de transfert. Elle peut mentionner des trajets à l'arrivée aussi bien qu'au départ.

Fichier principal de registre des entreprises. Il s'agit d'une liste centrale des entreprises au Canada. Chaque nom de la liste porte un numéro d'identification unique et il est répertorié selon la Classification type des industries de Statistique Canada.

Groupeurs de marchandises. Exploitants s'occupant de centraliser ou de préparer des expéditions par transport ferroviaire.

Lettre de transport. Contrat exposant les conditions du transport des marchandises du consignateur (expéditeur) jusqu'au consignataire (destinataire). En général, une lettre de transport comprendra la description des marchandises, leur origine et leur destination, leur poids et les frais de transport.

Lettre de voiture. voir bordereau d'envoi.

Marchandises. Description de la marchandise telle qu'elle figure sur le document d'expédition du transporteur. Ces renseignements sont codés d'après la Classification type des produits au niveau de détail à trois chiffres et les estimations de l'enquête sont publiées en regard des descriptions des marchandises liées à ces codes.

Marge de profit. Indique la marge de profit enregistré par dollar de recettes. Elle est obtenu en divisant les recettes nettes par les recettes d'exploitation.

Origine. Point où le premier transporteur routier reçoit les marchandises. Dans ce contexte, le transport routier comprend le transport rail-route.

Poids (masse). Expression du poids des biens expédiés figurant sur le document d'expédition. Les liquides, les gaz, certaines pièces et autres articles qui ne sont pas facturés d'après le poids se voient attribuer un poids établi grâce à une table de conversion.

Province ou territoire de domicile. Province ou territoire où se situe le siège social du transporteur.

Ratio d'autonomie financière. Proportion des capitaux fournis par les créanciers. Le ratio est utilisé comme mesure de solvabilité et est obtenu en divisant le passif par le total du passif plus les capitaux propres.

Ratio d'endettement. Mesure de solvabilité calculée en divisant le passif total par les capitaux propres.

Ratio des capitaux propres. Proportion des capitaux fournis par les actionnaires. Le ratio est utilisé comme mesure de solvabilité et est obtenu en divisant les capitaux propres par le total du passif plus les capitaux propres.

Ratio d'exploitation. Le ratio d'exploitation est la proportion des recettes totales d'exploitation qui ont été absorbées par les dépenses totales d'exploitation.

Ratio du fonds de roulement. voir le coefficient de liquidité général.

Recettes annuelles brutes d'exploitation. Les recettes brutes d'exploitation englobent uniquement les recettes relatives au transport routier de marchandises pour compte d'autrui ou au déménagement de biens ménagers. Elles comprennent les montants totaux facturés par le transporteur, y compris la part de recettes prévue pour les autres transporteurs dans le cas de liaisons intertransporteur.

Rémunération. La rémunération totale correspond au revenu brut et comprend les salaires et traitements ainsi que le revenu supplémentaire du travail. Le revenu supplémentaire du travail (paiements faits par l'employeur pour l'avantage futur de ses salariés) comprend les cotisations des employeurs aux caisses de retraite et aux régimes de prévoyance des salariés, aux caisses d'indemnisation des accidentés, et à l'assurance-chômage.

Rendement de l'avoir. Mesure de rentabilité calculée en divisant les recettes nettes par les capitaux propres. Il s'agit du rendement revenant aux actionnaires en fonction des capitaux contribués.

Rendement des investissements. Mesure de rentabilité calculée en divisant les gains avant intérêts et impôts par l'actif total. Elle indique l'utilisation efficace de l'actif total par l'entreprise.

Rotation des capitaux. Mesure de rentabilité calculée en divisant les recettes d'exploitation par l'actif total.

Salaires et traitements. Rémunération totale moins le revenu du travail supplémentaire.

Secteurs desservis. Ce terme s'applique aux entreprises de camionnage pour compte propre et correspond à la principale activité du propriétaire.

Sondage. Méthode utilisée pour prélever au hasard une partie d'un groupe à des fins d'études. Plutôt que d'étudier le groupe tout entier, on peut étudier une partie du groupe appelée "échantillon".

Statistiques de l'activité de l'industrie. Statistiques décrivant la production de l'industrie en fonction des tonnes, des tonnes-kilomètres, des kilomètres-véhicules et des produits transportés d'un point à l'autre.

Statistiques de la structure de l'industrie. Statistiques décrivant la taille, le rendement et la situation financière de l'industrie, selon les recettes, les dépenses, les bilans, le matériel exploité et la main-d'oeuvre. Ces valeurs sont également appelées variables d'entrée.

Taux de réponse. Ratio du nombre de questionnaires reçus au nombre de questionnaires mis à la poste.

Tonne-kilomètre. Expression du poids (masse) multiplié par la distance entre l'origine et la destination de chaque expédition. Il s'agit de la mesure normalisée de rendement utilisée pour l'industrie du camionnage.

Transferts. (Liaisons intertransporteurs) Marchandises transportées par un premier transporteur vers un point intermédiaire. À partir de ce point, un autre transporteur transporte les marchandises vers un autre point qui peut être un point intermédiaire ou la destination finale.

Transporteur. Aux fins de la présente publication, un transporteur est responsable du transport routier de marchandises.

Transporteur à forfait. Transporteur qui s'engage, moyennant rétribution, à transporter des biens d'un consignateur ou d'un nombre limité de consignateurs au moyen d'un véhicule motorisé.

Transporteurs routiers pour compte d'autrui. Transporteurs qui, moyennant rétribution, assument le transport de marchandises.

Transporteurs routiers pour compte propre. Propriétaires et exploitants d'unités motorisées transportant leurs propres marchandises. Leur principale fonction est d'offrir un service de soutien logistique au propriétaire.

Transporteurs routiers circulant hors des routes publiques. Transporteurs pour compte d'autrui tirant principalement leurs recettes du transport de marchandises sur les chemins privés et non sur les routes publiques et transporteurs pour compte d'autrui effectuant principalement des voyages sur les chemins privés et non sur les routes publiques.

Transporteur routier international. Transporteur pour compte d'autrui ou pour compte propre qui circule au Canada et aux États-Unis.

Transporteur routier interprovincial. Transporteur pour compte d'autrui ou pour compte propre qui circule dans plus d'une province ou territoire.

Transporteurs routiers interurbains. Transporteurs pour compte d'autrui tirant principalement leurs recettes du transport de marchandises sur une distance supérieure à 24 km sur les routes publiques et transporteurs pour compte d'autrui effectuant principalement des voyages d'une distance supérieure à 24 km sur les routes publiques.

Transporteurs routiers locaux. Transporteurs pour compte d'autrui tirant principalement leurs recettes du transport de marchandises sur une distance égale ou inférieure à 24 km sur les routes publiques et transporteurs pour compte d'autrui effectuant principalement des voyages d'une distance égale ou inférieure à 24 km sur les routes publiques.

Voyage. Il s'agit de l'unité déclarante pour la partie de l'activité de l'industrie couverte par l'enquête sur le camionnage (pour compte propre). Les voyages sont déclarés à partir de leur point d'origine jusqu'au point de destination finale.

- Balance sheet, for-hire trucking, 53
- Broker operators, for-hire trucking, 50, 58, 62
- Broker operators, private trucking, 129, 132, 133, 147
- Census Metropolitan Areas, for-hire trucking, 118
- Commodities carried, for-hire trucking, 24, 31, 35, 82, 83
 - by revenues, 82, 83
 - by shipments, 82, 83
 - by tonnage, 82, 83
 - by tonne-kilometres, 82, 83
 - by weight group, 108
- Commodities carried, private trucking, 26
 - by tonnage, 154
 - by tonne-kilometres, 154
- Compensation see Wages
- Concentration in industry, by operating expenses, 18
- Distance travelled, for-hire trucking, 17, 27, 66, 121
- Distance travelled, private trucking, 17, 27, 132, 133, 140, 143, 147
- Domicile of firms, for-hire trucking, 21
- Domicile of firms, private trucking, 21, 135
- Employment, for-hire trucking, 16, 58
- Employment, private trucking, 16, 133, 135
- Equipment operated, for-hire trucking, 17, 62
- Equipment operated, private trucking, 17, 142
- For-hire trucking, definition, 12
- For-hire trucking Survey, 12, 71
- Fuel, for-hire trucking, 67
- Fuel, private trucking 132, 140, 143
- Income statement, for-hire trucking, 44
- Intercity carriers, for-hire trucking, 38
- Intercity carriers, private trucking, 133
- International carriers, for-hire trucking, 42
- International traffic, private trucking, 153, 154
- Interprovincial carriers, for-hire trucking, 40, 58
- Interprovincial traffic, for-hire trucking, 78, 79, 82, 123
- Interprovincial traffic, private trucking, 153, 154
- Intraprovincial traffic, for-hire trucking, 78, 79, 82, 123
- Intraprovincial traffic, private trucking, 153, 154
- Leased vehicles, for-hire trucking, 63
- Leased vehicles, private trucking, 129
- Less than truckload traffic, for-hire trucking, 108
- Local carriers, for-hire trucking, 36
- Local carriers, private trucking, 133
- Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey, 11, 31, 71
- Number of firms, for-hire trucking, 20, 31
- Number of firms, private trucking, 20, 129
- Off-highway carriers, for-hire trucking, 36
- Operating expenses, for-hire trucking, 14, 48, 49
- Operating expenses, private trucking, 14, 133, 135
- Operating ratio, for-hire trucking, 48
- Piggyback services, for-hire trucking, 51
- Piggyback services, private trucking, 133
- Private trucking, definition, 11
- Private Trucking Survey, 11, 129
- Purchased transportation, for-hire trucking, 51
- Ratios revenue per shipment, 72, 78, 121
 - revenue per tonne, 72, 78, 84, 122
 - revenue per tonne-kilometre, 82, 84, 122
 - weight per shipment, 72, 78, 122
- Revenue generated per power unit, for-hire trucking, 62
- Revenue per shipment, for-hire trucking, 72, 78, 121
- Revenue per tonne, for-hire trucking, 72, 78, 121
- Revenues, for-hire trucking, 48, 72, 78
 - by commodities carried, 82, 83
 - by destination, 121
 - by distance groups, 122
 - by origin, 72, 79, 118
 - by weight group, 116, 123
 - international, 52
 - interprovincial, 52
 - intraprovincial, 52
- Salaries see Wages
- Shipments, for-hire trucking, 72, 78
 - by commodities carried, 82, 83
 - by commodity, 82
 - by destination, 118
 - by origin, 79, 118
 - by weight group, 116
- Size of firm, for-hire trucking, by operating expenses, 18
- Size of firm, private trucking, by operating expenses, 18, 132, 135
- Tonnage carried, for-hire trucking, 22, 25, 72, 78
 - by commodities carried, 82
 - by destination, 121
 - by distance groups, 122
 - by origin, 79, 118
 - by weight group, 116, 123
- Tonne-kilometres, for hire trucking, by commodities carried, 82, 83
 - by destination, 118
 - by origin, 79, 118
 - by weight group, 116
- Tractors, private trucking, 132, 133
- Traffic by commodity, for-hire trucking, 116
- Traffic by weight group, for-hire trucking, 116
- Trailers, private trucking, 132, 133
- Trucking OriginDestination Survey see For-hire Trucking Survey
- Truckload traffic, for-hire trucking, 108
- Trucks, straight, private trucking, 129, 132, 133
- Wages, for-hire trucking, 58, 62
- Wages, private trucking, 132, 133, 135
- Weight per shipment, for-hire trucking, 72, 78, 108, 122

- Achat de services de transport, camionnage pour compte d'autrui, 51
- Bilan, camionnage pour compte d'autrui, 53
- Camionnage pour compte d'autrui, définition, 12
- Camionnage pour compte propre, définition, 11
- Carburant, camionnage pour compte d'autrui, 67
- Carburant, camionnage pour compte propre, 132, 140, 143
- Chauffeurs contractants, camionnage pour compte d'autrui, 50, 58, 62
- Chauffeurs contractants, camionnage pour compte propre, 129, 132, 133, 147
- Concentration dans l'industrie, selon les frais d'exploitation, 18
- Dépenses d'exploitation, camionnage pour compte d'autrui, 14, 48, 49
- Dépenses d'exploitation, camionnage pour compte propre, 14, 133, 135
- Distance parcourue, camionnage pour compte d'autrui, 17, 27, 66, 121
- Distance parcourue, camionnage pour compte propre, 17, 27, 132, 133, 140, 143, 147
- Domicile des entreprises, camionnage pour compte d'autrui, 21
- Domicile des entreprises, camionnage pour compte propre, 21, 135
- Emploi, camionnage pour compte d'autrui, 16, 58
- Emploi, camionnage pour compte propre, 16, 133, 135
- Enquête sur le camionnage pour compte propre, 11
- Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, 12
- Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement, 11, 31, 71
- Enquêtes sur le camionnage (origine destination) voir Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, 12, 71
- Expéditions, camionnage pour compte d'autrui, 72, 78
- par marchandises transportées, 82, 83
- par produit, 82
- selon la destination, 118
- selon la provenance, 118
- selon le poids, 116
- Marchandises transportées, camionnage pour compte d'autrui, 24, 31, 35, 82, 83
- selon le poids, 108
- selon les expéditions effectuées 82, 83
- selon les recettes enregistrées, 82, 83
- selon les tonnes-kilomètres transportées, 82, 83
- selon les tonnes transportées, 82, 83
- Marchandises transportées, camionnage pour compte propre, 26
- selon les tonnes-kilomètres transportées, 154
- selon les tonnes transportées, 154
- Matériel exploité, pour compte d'autrui, 17, 62
- Matériel exploité, pour compte propre, 16, 133, 135
- Mouvements en charge complète, camionnage pour compte d'autrui, 108
- Mouvements en charge partielle, camionnage pour compte d'autrui, 108
- Nombre d'entreprises, camionnage pour compte d'autrui, 20, 31
- Nombre d'entreprises, camionnage pour compte propre, 20, 129
- Poids par livraison, camionnage pour compte d'autrui, 72, 78, 108, 122
- Ratio d'exploitation, camionnage pour compte d'autrui, 48
- Ratios des recettes par livraison, 72, 78, 121
- Ratios des recettes par tonne, 72, 78, 84, 122
- Ratios des recettes par tonne-kilomètre, 82, 84, 122
- Ratios poids par livraison, 72, 78, 122
- Recettes, camionnage pour compte d'autrui, 48, 72, 78
- par marchandises transportées, 82, 83
- selon la destination, 121
- selon la distance parcourue, 122
- selon la provenance, 72, 79, 118
- selon le poids, 116, 123
- transport international, 52
- transport interprovincial, 52
- transport intraprovincial, 52
- Recettes par livraison, camionnage pour compte d'autrui, 72, 78, 121
- Recettes par tonne, camionnage pour compte d'autrui, 72, 78, 121
- Recettes produites par unité motorisée, camionnage pour compte d'autrui, 62
- Régions métropolitaines de recensement, camionnage pour compte d'autrui, 118
- Remorques, camionnage pour compte propre, 132, 133
- Rémunération voir Salaires Revenue, camionnage pour compte d'autrui,
- Salaires, camionnage pour compte d'autrui, 58, 62
- Salaires, camionnage pour compte propre, 132, 133, 135
- Services railroute, camionnage pour compte d'autrui, 51
- Services railroute, camionnage pour compte propre, 133
- Taille de l'entreprise, camionnage pour compte d'autrui, selon les frais d'exploitation, 18
- Taille de l'entreprise, camionnage pour compte propre, selon les frais d'exploitation, 18, 132, 135
- Tonnes-kilomètres, camionnage pour compte d'autrui, par marchandises transportées, 82, 83
- selon la destination, 118
- selon la provenance, 79, 118
- Tonnes transportées, camionnage pour compte d'autrui, 22, 25, 72, 78
- par marchandises transportées, 82
- selon la destination, 121
- selon la distance parcourue, 122
- selon la provenance, 79, 188
- selon le poids, 116, 123
- Tracteurs, camionnage pour compte propre, 132, 133
- Trafic international, camionnage pour compte propre, 153, 154
- Trafic interprovincial, camionnage pour compte d'autrui, 78, 79, 82, 123
- Trafic interprovincial, camionnage pour compte propre, 153, 154
- Trafic intraprovincial, camionnage pour compte d'autrui, 78, 79, 82, 123
- Trafic intraprovincial, camionnage pour compte propre, 153, 154
- Trafic par produit, camionnage pour compte d'autrui, 116
- Trafic selon le poids, camionnage pour compte d'autrui, 116
- Transporteurs circulant sur des chemins privés, camionnage pour compte d'autrui, 36
- Transporteurs internationaux, camionnage pour compte d'autrui, 42
- Transporteurs interprovinciaux, camionnage pour compte d'autrui, 40, 50, 58
- Transporteurs interurbains, camionnage pour compte d'autrui, 38
- Transporteurs interurbains, camionnage pour compte propre, 133
- Transporteurs locaux, camionnage pour compte d'autrui, 26
- Transporteurs locaux, camionnage pour compte propre, 133
- Véhicules loués, camionnage pour compte d'autrui, 63
- Véhicules loués, camionnage pour compte propre, 129

ADDITIONAL TRUCKING TABULATIONS

Users wishing data not found in this publication can request custom tabulations on a cost-recovery basis.

The following is a quick reference to the type of data that may be available for private and for-hire trucking, subject to confidentiality provisions. The degree of detail sometimes varies between the private and for-hire portions of the industry.

TRUCKING – INDUSTRY STRUCTURE

- Revenue and Expenses
 - Purchased transportation (eg. brokers)
 - Employment (number and compensation, by occupation)
 - Balance sheet
 - Financial ratios
 - Fleet size
 - Distance travelled by type of equipment
 - Fuel consumption

The following are examples of variables (or combination of such variables) that can be used to define a specific market in trucking.

- revenue class
- province or territory of domicile
- area of operation
- type of carrier

TRUCKING – INDUSTRY ACTIVITY (Domestic Intercity Commodity Movements)

- Origin and Destination
 - Revenue
 - Tonnage
 - Tonne-kilometres
 - Revenue per tonne
 - Revenue per shipment
 - Revenue per tonne-kilometre
 - Weight per shipment
 - Distance per shipment

The following are examples of variables (or combination of such variables) that can be used to define a specific market in trucking.

- type of carrier
- size of carrier
- area of operation
- types of commodities carried
- length of haul
- shipment weight groups (or LTL and TL)

TOTALISATIONS SUPPLÉMENTAIRES SUR LE CAMIONNAGE

Les utilisateurs qui désirent obtenir certaines données non publiées dans le présent ouvrage peuvent demander des totalisations spéciales, selon un mode de recouvrement des frais.

Vous trouverez ci-après un aperçu du genre de données sur le camionnage pour compte propre et pour compte d'autrui que nous pouvons vous fournir, à condition de respecter les critères de confidentialité. Le niveau de désagrégation des données sur le camionnage pour compte propre ne correspond pas toujours à celui des statistiques sur le camionnage pour compte d'autrui.

CAMIONNAGE – STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

- Recettes et dépenses
 - Achat de services de transport
(p. ex.: les services des chauffeurs contractants)
 - Emploi (nombre d'employés et rémunération, selon la catégorie professionnelle)
 - Bilan
 - Ratios financiers
 - Taille du parc de véhicules
 - Distance parcourue selon le genre de matériel
 - Consommation de carburant

Voici quelques exemples de variables (ou de combinaisons de variables) pouvant servir à définir un marché particulier de l'industrie du camionnage:

- catégorie de recettes
- province ou territoire de domicile
- région d'exploitation
- genre de transporteur

CAMIONNAGE – ACTIVITÉ DE L'INDUSTRIE (Transport intérieur interurbain de marchandises)

- Origine et destination
 - Recettes
 - Tonnes
 - Tonnes-kilomètres
 - Recettes par tonne
 - Recettes par expédition
 - Recettes par tonne-kilomètre
 - Poids par expédition
 - Distance par expédition

Voici quelques exemples de variables (ou de combinaisons de variables) pouvant servir à définir un marché particulier de l'industrie du camionnage:

- genre de transporteur
- taille des entreprises de camionnage
- région d'exploitation
- genre de marchandises transportées
- distance des voyages
- poids des expéditions (à charge partielle ou complète)

To subscribe to future editions of *Trucking in Canada*, please use the order form provided below.

SUBSCRIPTION ORDER FORM <small>Mail to: Publications Sales Statistics Canada Ottawa, K1A 0T6</small> <small>(Please print)</small> Company: _____ Dept.: _____ Attention: _____ Address: _____ City: _____ Tel.: _____ Province: _____ Postal Code: _____		<input type="checkbox"/> Purchase Order Number (Please enclose) _____ <input type="checkbox"/> Payment enclosed \$ _____ CHARGE TO MY: <input type="checkbox"/> MASTERCARD <input type="checkbox"/> VISA <input type="checkbox"/> Statistics Canada Account No. Expiry date My client reference number is: _____ Signature: _____		
Catalogue No.	Title	Quantity	Price	Total
53-222	Trucking in Canada, 1986		\$32 In Canada \$33.50 other countries	
Cheques or money orders should be made payable to the Receiver General for Canada/Publications, ;in Canadian funds or equivalent. PF #03206				

Pour recevoir les prochaines éditions de la publication *Le camionnage au Canada*, veuillez remplir le bon de commande ci-dessous.

BON DE COMMANDE <small>Postez à: Publications-Vente Statistique Canada Ottawa, K1A 0T6</small> <small>(Lettres moulées s.v.p.)</small> Compagnie: _____ Service: _____ Attention: _____ Adresse: _____ Ville: _____ Tél.: _____ Province: _____ Code postal: _____		<input type="checkbox"/> Numéro de la commande (inclure s.v.p.) _____ <input type="checkbox"/> Paiement inclus \$ _____ PORTEZ À MON COMPTE: <input type="checkbox"/> MASTERCARD <input type="checkbox"/> VISA <input type="checkbox"/> Statistique Canada N° de compte: Date d'expiration Numéro de référence du client: _____ Signature: _____		
N° au catalogue	Title	Quantité	Prix	Total
53-222	Le camionnage au Canada, 1986		\$32 au Canada \$33.50 autres pays	
Chèques ou mandats doivent être établis à l'ordre du Receveur général du Canada/Publication, en dollars canadiens ou l'équivalent. PF #03206				

Did you know...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That the Transportation Division produces **two** service bulletins providing advance release data, intermodal comparisons, etc?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

Ellis Drover, Director
Transportation Division
Statistics Canada
2nd Floor, Main Bldg.
Tunney's Pasture
Ottawa
K1A 0T6

or by telephoning:

Bill Penner
Chief
Surface and Marine Transport Section
(613) 951-2527

Denis Chartrand
Chief
Aviation Statistics Centre
(819) 997-6942

January 1988

Saviez-vous...

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut, sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que la Division des transports produit **deux** bulletins de service contenant de l'information anticipée, comparaisons intermodales, etc?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

Ellis Drover, directeur
Division des transports
Statistique Canada
2e étage, immeuble Principal
Parc Tunney
OTTAWA
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Bill Penner
Chef
Section des transports de surface et maritimes
(613) 951-2527

Denis Chartrand
Chef
Centre des statistiques de l'aviation
(819) 997-6942

Janvier 1988

Published under the authority of the Minister of Supply and Services Canada. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.

Publication autorisée par le ministre des Approvisionnements et Services Canada. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

Publications available from the Transportation Division

Catalogue		Canada
		\$
50-002	Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.	85.00
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	88.00
51-004	Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, M., Bil.	85.00
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	110.00
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	31.00
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	35.00
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	32.00
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	32.00
51-501E	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O.	27.00
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	75.00
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	95.00
52-211	Railway Transport in Canada: Commodity Statistics, A., Bil.	42.50
52-215	Railway Transport in Canada: General Statistics, A., Bil.	32.00
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	65.00
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	32.00
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	15.00
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	15.00
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	32.00
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	32.00

A. – Annual
O. – Occasional

M. – Monthly
Bil. – Bilingual

Q. – Quarterly

Publications disponibles à la Division des transports

Foreign		Catalogue
Autre		
95.00	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.	50-002
92.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.	51-002
95.00	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, M., Bil.	51-004
114.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports Canadiens, T., Bil.	51-005
32.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport Sur le trafic intérieur, A., Bil.	51-204
36.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.	51-205
33.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.	51-206
33.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.	51-207
28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S.	51-501F
85.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.	52-001
105.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.	52-003
44.00	Transport ferroviaire du Canada: Statistiques sur les marchandises, A., Bil.	52-211
33.00	Transport ferroviaire du Canada: Statistiques générales, A., Bil.	52-215
75.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.	53-003
33.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.	53-215
16.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.	53-218
16.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.	53-219
33.50	Le camionnage au Canada, A., Bil.	53-222
33.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.	54-205

A. – Annuel
H.S. – Hors série

M. – Mensuel
Bil. – Bilingue

T. – Trimestriel

To order a publication please telephone toll free in Canada,
1-800-267-6677.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais
au Canada, 1-800-267-6677.

Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation

Aviation in Canada flies its readers first class, charting the nation's aviation industry from its earliest achievements to the present.

With data on key markets and airports, information on Canada's air safety, air regulation, and the growth of recreational flying, this book is a great reference tool.

Industry members can use it for the latest figures on operating costs and revenues and for its statistics on Canadian market shares in domestic, transborder and international areas. Students of aviation will find it a useful guide and overview to the industry.

The text is complemented by more than 100 charts, tables and photographs. While emphasis is on the period from 1970 to the present, statistics go as far back as the 1920s.

The appearance of *Aviation in Canada* marks the 50th year that Statistics Canada has collected information on aviation. Its easy-to-read style and detailed statistics will make it a very useful book for anyone interested in the growing Canadian industry (6" x 9").

Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, Catalogue No. 51-501E is available for \$27 in Canada (\$28.50 other countries).

L'aviation au Canada: Perspectives historiques et statistiques de l'aviation civile

L'aviation au Canada offre à ses lecteurs un voyage de première classe dans le temps. En effet, cette publication relate l'histoire de l'industrie canadienne de l'aviation, de ses premières réalisations jusqu'à ses toutes dernières.

En plus de présenter des données sur les principaux marchés et aéroports, cette publication, qui sera un excellent outil de référence, fournit de l'information sur la sécurité aérienne au Canada, la réglementation aérienne et l'augmentation des vols de plaisance.

Les personnes oeuvrant dans cette industrie peuvent utiliser l'ouvrage pour obtenir les chiffres les plus récents sur les coûts et les recettes d'exploitation, ainsi que des statistiques sur le partage du marché canadien dans les secteurs du trafic intérieur, transfrontalier et international. Les étudiants dans le domaine de l'aviation considéreront comme des plus utiles ce livre qui leur servira à la fois de guide et d'aperçu de cette industrie.

Le texte est accompagné de plus de 100 graphiques, tableaux et photographies. Bien que l'emphase soit mise sur la période des années 1970 à aujourd'hui, certaines statistiques remontent aussi loin que dans les années 1920.

La publication *L'aviation au Canada* marque le cinquantième de la collecte de données sur l'aviation par Statistique Canada. Ce livre, rédigé dans un style accessible à tous et présentant des statistiques détaillées, sera très utile à toutes les personnes qui s'intéressent à cette industrie canadienne en pleine expansion. *L'aviation au Canada: Perspectives historiques et statistiques de l'aviation civile* n° 51-501E au catalogue, se vend \$27 au Canada (\$28.50 autres pays).



To order, complete the order form included or write to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6. For faster service, using Visa or MasterCard, call toll-free.

Please make cheques or money orders payable to the Receiver General for Canada/Publications.

Contact a Regional Reference Centre near you for further information.

Call Toll-Free
1-800-267-6677
Téléphonez sans frais

Vous pouvez commander en remplissant le bon de commande ci-joint ou en écrivant à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6. Si vous désirez obtenir un service plus rapide, téléphonez au numéro sans frais et portez votre commande à votre compte Visa ou MasterCard.

Veuillez faire vos chèques ou mandats-poste à l'ordre du Receveur général du Canada-Publications.

Pour obtenir plus de renseignements, n'hésitez pas à communiquer avec le centre de consultation régional le plus près de chez vous.

ALL IN ONE PLACE THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED

Canadian Economic Observer:
Statistics Canada's New Monthly Economic Report

No other report on the Canadian economy has this much to offer

This month's data

Up-to-the-minute data includes all major statistical series released two weeks prior to publication.

Current Economic Conditions

Brief, "to the point" summary of the economy's performance over the month, including trend analysis of employment, output, demand and leading indicators.

Statistical and Technical Notes

Information about new or revised statistical programs and methodological developments unique to Statistics Canada.

Major Economic Events

Chronology of international and national events that affect Canada's economy

Feature Articles

In-depth research on current business and economic issues.

Statistical Summary

Statistical tables, charts and graphs cover national accounts, output, demand, trade, labour and financial markets.

AND MORE...

Regional Analysis

Provincial breakdowns of key economic indicators.

International Overview

Digest of economic performance in Canada's most important trading partners — Europe, Japan, and the U.S.A.

Subscribe Today and Save!

Save **\$40 off** the single-issue price of the **Canadian Economic Observer**.

Catalogue #11-010

12 issues \$200.00 / other countries \$225.00

Per copy \$20.00 / other countries \$22.50

(includes postage and handling)

For faster service using Visa or MasterCard call toll-free 1-800-267-6677.

To order, complete the order form included or write to Publications Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6. For faster service, using Visa or MasterCard, call toll-free, 1-800-267-6677.
Please make your cheque or money order payable to the Receiver General for Canada/Publications.

Contact the Statistics Canada Reference Centre nearest you for further information.

TOUT POUR VOUS! LES DONNÉES ÉCONOMIQUES ET L'ANALYSE QUE VOUS RECHERCHEZ

L'Observateur économique canadien:
Le nouveau bulletin économique mensuel de Statistique Canada

Aucune autre publication ne vous procure autant de renseignements relatifs à l'économie canadienne

Les données du mois

Des données de dernière heure comprenant toutes les séries de statistiques les plus importantes qui ont été diffusées deux semaines avant la date de publication du bulletin.

La situation économique actuelle

Le rendement de l'économie au cours du mois, présenté en bref, comportant une analyse de l'emploi, de la production, de la demande et des principaux indicateurs précurseurs des tendances de l'activité économique.

Des notes techniques et statistiques

Des notes portant sur les nouveaux programmes statistiques ou les programmes révisés et sur les progrès en matière de méthodologie propres à Statistique Canada.

Les principaux événements économiques

Des événements internationaux et nationaux influençant l'économie canadienne, présentés en ordre chronologique.

Des études spéciales

Une recherche approfondie des affaires et des questions d'actualité liées à l'économie.

Un aperçu statistique

Des tableaux, des graphiques et des diagrammes englobant les statistiques des comptes nationaux, de la production, de la demande, du commerce, de l'emploi, des marchés financiers, etc.

ET PLUS ENCORE...

Une analyse régionale

Des ventilations par province d'indicateurs économiques stratégiques.

Un survol de l'économie internationale

Un sommaire du rendement de l'économie des partenaires commerciaux du Canada, comme l'Europe, le Japon et les États-Unis.

Abonnez-vous dès maintenant et économisez!

Économisez **\$40** sur le prix à l'unité de **L'Observateur économique canadien**.

N° 11-010 au répertoire

Abonnement annuel (12 numéros): \$200 au Canada; \$225 à l'étranger.

Prix au numéro: \$20 au Canada; \$25.50 à l'étranger.

(Ces prix incluent les frais de port et de manutention.)

Pour obtenir un service plus rapide, composez le numéro sans frais 1-800-267-6677 et portez votre commande à votre compte Visa ou MasterCard.

Vous pouvez commander en remplissant le bon de commande ci-joint ou en écrivant à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6. Si vous désirez obtenir un service plus rapide, téléphonez au numéro sans frais 1-800-267-6677 et portez votre commande à votre compte Visa ou MasterCard.
Veuillez faire votre chèque ou mandat poste à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications.

Pour obtenir plus de renseignements, n'hésitez pas à communiquer avec le centre de consultation de Statistique Canada le plus près de chez vous.



53
- 2222

1987

Catalogue 53-222 Annual - Annuel

Includes
1988
estimates

Comprend des
estimations
pour 1988

Trucking in Canada

Le Camionnage au Canada



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canada

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Transportation Division,
Surface and Marine Transport Section,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 951-8700) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador	1-800-563-4255
Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-268-1151
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Southern Alberta	1-800-472-9708
British Columbia (South and Central)	1-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area served by NorthwTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories (area served by NorthwTel Inc.)	Call collect 403-495-2011

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto
Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordiolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Division des transports,
Section des transports de surface et maritimes,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 951-8700) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador	1-800-563-4255
Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-268-1151
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Sud de l'Alberta	1-800-472-9708
Colombie-Britannique (sud et centrale)	1-800-663-1551
Yukon et nord de la C.-B. (territoire desservi par la NorthwTel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest (territoire desservi par la NorthwTel Inc.)	Appelez à frais virés au 403-495-2011

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du télénographe 1(613)951-1584

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)

Catlogue

53-222

TRUCKING IN CANADA - 1987

1987

ERRATA

Higlights

Reads:

Ontario registered the highest level of international trucking activity in 1987, moving 429.1 million tonnes or 51.7% of the total 829.3 million tonnes of southbound commodities. Quebec and British-Colombia moved the second and third highest southbound tonnages with 184.5 million tonnes or 22.2% and 62.9 million tonnes or 7.6%, respectively.

Should read:

Ontario registered the highest level of international trucking activity in 1987, accounting for \$429.1 million or 51.7% of the total \$829.3 million generated in the southbound movement of commodities. Quebec and British Columbia reported the second and third highest southbound revenues with \$184.5 million or 22.2% and \$62.9 million or 7.6% of the total, respectively.

Se lit:

L'Ontario a enregistré le plus haut niveau d'activités de transport international en 1987, déplaçant 429.1 millions de tonnes ou 51.7% du total de 829.3 million de tonnes à destination du sud. Le Québec et la Colombie-Britannique ont pris respectivement les deuxième et troisième places avec un tonnage de 184.5 millions de tonnes ou 22.2%, et 62.9 millions de tonnes ou 7.6%.

Doit de lire:

L'ontario a enregistré le plus haut niveau d'activités de transport international en 1987, représentant \$429.1 millions ou 51.7% des recettes totales de \$829.3 millions tirés des mouvements à destination du sud. Le Québec et la Colombie-Britannique ont pris respectivement les deuxième et troisième places avec des recettes de \$184.5 millions ou 22.2%, et \$62.9 millions ou 7.6%.

Catalogue

53-222

LE CAMIONNAGE AU CANADA - 1987

1987

ERRATA

Les faits saillants



Catalogue

53-222

Annual

TRUCKING IN CANADA - 1987

1987

ERRATA

Figures 5.7 and 5.8: Total Figures.

Reads:

Catalogue

53-222

Annuel

LE CAMIONNAGE AU CANADA - 1987

1987

ERRATA

Figures 5.7 et 5.8: Figures totales.

Se lit:

Table 5.7: For-Hire Trucking, 1987: Estimated Shares of Canadian and American Carriers for Southbound Traffic by Province of Origin, Canada-U.S. Movements

Figure 5.7: Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Estimations des mouvements nord-sud des transporteurs canadiens et des transporteurs américains, selon la province d'origine, mouvements Canada - États-Unis

Origin	Revenue	Tonne-Kilometres	Average distance per shipment	Origine
	Recettes	Tonne-kilomètres	Distance moyenne par livraison	
		Tonnes		
Total	964,118,155	18 408 243	13 647 973 106	Total
Should read:				Doit se lire:
	887,124,564	17 544 187	12 961 189 986	

Reads: Se lit:

Table 5.8: For-Hire Trucking, 1987: Estimated Shares of Canadian and American Carriers for Northbound Traffic by Province of Destination, Canada-U.S. Movements

Figure 5.8: Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Estimations des mouvements sur-nord des transporteurs canadiens et des transporteurs américains, selon la province de destination, mouvements Canada - États-Unis

Province	Revenue		Tonne-Kilometres	Average distance per shipment	Province
		Tonnes			
	Recettes		Tonne-kilomètres	Distance moyenne par livraison	
Total	944,128,351	10 066 464	8 932 119 130		Total

Should read: Doit se lire:

777,674,536 9 280 342 8 337 152 991

Statistics Canada

Transportation Division
Surface and Marine Transport Section

Statistique Canada

Division des transports
Section des transports de surface et maritimes

Trucking in Canada

1987

Le camionnage au Canada

1987

Published under the authority of
the Minister of Regional Industrial Expansion

Statistics Canada should be credited when
reproducing or quoting any part of this document

© Minister of Supply
and Services Canada 1989

Extracts from this publication may be reproduced for individual use
without permission provided the source is fully acknowledged.
However, reproduction of this publication in whole or in part for
purposes of resale or redistribution requires written permission from
the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian
Government Publishing Centre. Ottawa, Canada K1A 0S9

September 1989

Price Canada, \$41.00
Other Countries, \$49.00

Catalogue 53-222

ISSN 0829-8947

Ottawa

Publication autorisée par
le ministre de l'Expansion industrielle régionale

Reproduction ou citation autorisée sous réserve
d'indication de la source: Statistique Canada

© Ministre des Approvisionnements
et Services Canada 1989

Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette
publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la
source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en
tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution
nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des
Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du
gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Septembre 1989

Prix Canada, \$41.00
Autres pays, \$49.00

Catalogue 53-222

ISSN 0829-8947

Ottawa

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- P preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Acknowledgements

This publication was prepared in the Transportation Division under the general direction of **Ellis Drover**, Director, and **Steven L. Mozes**, Chief, Surface and Marine Transport Section. **Gaston Lévesque**, Analyst, was the principal author and coordinator of the publication.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- P nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Remerciements

Cette publication a été réalisée à la division des transports sous la direction générale de **Ellis Drover**, directeur, et **Steven L. Mozes**, chef de la section des transports de surface et maritimes. **Gaston Lévesque**, analyste, en est l'auteur principal et le coordinateur de la publication.

Table of Contents

	Page
TRUCKING IN CANADA	
Highlights	7
Introduction	11
CHAPTER 1	
General Overview	13
Introduction	13
Industry Structure:	
Principal Statistics of the Canadian Trucking Industry	14
Operating Expenses	16
Employment	18
Power Units	19
Trucking Industry by Province or Territory of Domicile	20
Industry Activity:	
Tonnes Transported	22
Tonnage and Distance	24
CHAPTER 2	
Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey	25
Introduction	25
Summary of Findings	25
Revenues and Expenses	42
How the Revenue Dollar Is Spent	44
Purchased Transportation	45
Balance Sheet	45
Types of Revenue – Interprovincial, Intraprovincial and International	51
Employment and Compensation	51
Distribution of the Wage Dollar	51
Revenue Equipment Operated	57
Distance Travelled	59
Fuel	61
CHAPTER 3	
Motor Carriers Freight Quarterly Trucking Survey, 1988	63
Introduction	63
Summary of Findings	63

Table des matières

	Page
LE CAMIONNAGE AU CANADA	
Points saillants	7
Introduction	11
CHAPITRE 1	
Aperçu général	13
Introduction	13
Structure de l'industrie:	
Principales statistiques de l'industrie canadienne du camionnage	14
Dépenses d'exploitation	16
Emploi	18
Unités motorisées	19
L'industrie du camionnage selon la province ou le territoire de domicile	20
Activité de l'industrie:	
Tonnes Transportées	22
Tonnes et distance	24
CHAPITRE 2	
Enquête sur les transports routiers de marchandises et les entreprises de déménagement	25
Introduction	25
Résumé des résultats	25
Recettes et dépenses	42
Ventilation du dollar-recette	44
Achat de services de transport	45
Bilan	45
Genres de recettes – transport interprovincial, intraprovincial et international	51
Emploi et rémunération	51
Répartition du dollar salarial	51
Matériel productif en service	57
Distance parcourue	59
Carburant	61
CHAPITRE 3	
Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1988	63
Introduction	63
Résumé des résultats	63

Table of Contents – Continued

	Page
CHAPTER 4	
For-hire Trucking: Domestic Traffic	69
Introduction	69
Summary of Findings	70
Principal Statistics: Classes I and II Carriers	77
Commodity Movements – Classes I and II Carriers	78
Truckload and Less than Truckload – Classes I and II Carriers	100
Major Population Centres – Classes I and II Carriers	102
Selected Ratios – Classes I and II Carriers	112
Selected Statistics – Class III Carriers	114
CHAPTER 5	
For-hire Trucking: Canada-U.S. Traffic	117
Introduction	117
Origin and Destination of Principal Commodities Transported Internationally	117
A comparative Analysis on US Market Penetration by Canadian Carriers and the Modal Interdependence with US Carriers	130
CHAPTER 6	
Private Trucking	139
Introduction	139
Industry Structure:	
Industry Served	139
Local and Intercity Carriers	142
Operating Expenses by Province or Territory of Domicile	145
Employment	145
Fuel	150
Distance Travelled	151
Equipment Operated	151
Equipment Operated, Distance Travelled and Fuel Consumed	154
Broker Operators	156
Industry Activity	156
Commodities Transported	157
CHAPTER 7	
Special Studies	165
Employment and Earning Trends in the Transportation Industry with Particular Reference to the For-hire Trucking Sub-sector	165
An Analysis of the Transportation Sector's Contribution to Canada Gross Domestic Product, with Special Emphasis on the For-hire Trucking Industry, 1977-1987	179
An Implicit Price Index for For-hire Trucking Transportation in Canada, 1981-1986	190
A Comparative Analysis on Freight Transportation Activities in Canada, by Truck and Rail Modes	199

Table des matières – suite

	Page
CHAPITRE 4	
Camionnage pour compte d'autrui: trafic intérieur	69
Introduction	69
Résumé des résultats	70
Principales statistiques: Transporteurs des catégories I et II	77
Produits transportés – Transporteurs des catégories I et II	78
Charge complète et charge partielle – Transporteurs des catégories I et II	100
Grands centres urbains – Activités des transporteurs des catégories I et II	102
Certains ratios – Transporteurs des catégories I et II	112
Certaines statistiques – Transporteurs de la catégorie III	114
CHAPITRE 5	
Camionnage pour compte d'autrui: trafic entre le Canada et les États-Unis	117
Introduction	117
Origine et destination des principales marchandises transportées – Mouvements internationaux	117
Une analyse comparative des activités des transporteurs canadiens sur le marché américain et de l'interaction avec les transporteurs américains	130
CHAPITRE 6	
Camionnage pour compte propre	139
Introduction	139
Structure de l'industrie:	
Secteurs desservis	139
Transporteurs locaux et interurbains	142
Frais d'exploitation selon la province ou le territoire de domicile	145
Emploi	145
Carburant	150
Distance parcourue	151
Matériel en service	151
Matériel en service, distance parcourue et genre de carburant consommé	154
Chauffeurs contractants	156
Activité de l'industrie	156
Produits transportés	157
CHAPITRE 7	
Études spéciales	165
Tendances de l'emploi et de gains dans l'industrie des transports et en particulier dans le sous-secteur du camionnage pour compte d'autrui	165
Analyse de la contribution du secteur des transports au produit intérieur brut du Canada, plus particulièrement du secteur du camionnage pour compte d'autrui, 1977-1987	179
Un indice implicite des prix pour le secteur du camionnage pour compte d'autrui au Canada, 1981-1986	190
Une analyse comparative des activités de transport de marchandises au Canada, selon les modes de transport par camion et par train	199

Table of Contents – Concluded

	Page
CHAPTER 8	
Methods, Data Quality and Limitations	207
Motor Carriers of Freight and Household Goods	
Movers Survey	207
For-hire Trucking Survey	208
Private Trucking Survey	211
Glossary	213
Index – Chapters 1 to 6	217

Table des matières – fin

	Page
CHAPITRE 8	
Méthodes, qualité et limites des données	207
Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises	
et les entrepreneurs de déménagement	207
Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui	208
Enquête sur le camionnage pour compte propre	211
Glossaire	213
Index – Chapitre 1 à 6	217

Highlights

The following are highlights extracted from the 1987 annual trucking surveys and the 1988 Motor carriers of Freight Quarterly Trucking survey. Also provided, are highlights of special studies conducted by the Transportation Division on the changing environment in transportation.

For-hire Trucking

Chapter two describes the economic structure of the for-hire trucking industry and its financial and operating performance in 1987.

- total operating revenues reached \$9.3 billion, an 8.3% increase over the 1986 total of \$8.6 billion
- total operating expenses increased 8.9% to \$8.9 billion, causing a deterioration of the operating ratio from .951 in 1986 to .956 in 1987
- number of for-hire trucking carriers operating in 1987 reached 6,729, an increase of 8.3% from the 1986 total of 6,211

Chapter three presents data from the newly developed Motor Carriers of Freight Quarterly Trucking survey for the year 1988.

- Ontario-domiciled carriers, who enjoyed a strong operating ratio in the first quarter of 1988, saw expenses rise and revenues fall to produce an operating ratio of 1.06 in the second quarter. Third and fourth quarters produced operating ratios of 0.96 and 0.97, respectively
- Quebec-domiciled carriers saw strong operating ratios throughout 1988 with 0.94 for the first quarter, 0.88 for the second quarter, 0.95 for the third quarter and 0.93 for the final quarter
- Saskatchewan-domiciled carriers were in the most financially advantageous position in 1988 with an operating ratio of 0.90.
- Ontario-domiciled carriers accounted for 42.3% of the total operating revenues, followed by Quebec-domiciled carriers at 19.9% and Alberta-domiciled carriers at 13.3%
- Ontario-domiciled carriers had the highest revenues from movements of commodities into Canada with \$446.4 million or 65.9% of the total. Quebec-domiciled carriers had the second highest with \$77.4 million or 11.4% of the total
- Ontario-domiciled carriers generated the highest revenues with \$452.9 million or 51.5% of the total in movement of goods outside Canada. Quebec-domiciled carriers placed second with \$140 million or 15.9% of the total

Faits saillants

Les faits saillants suivants sont tirés des enquêtes annuelles sur le camionnage de 1987 et de l'enquête trimestrielle de 1988 sur les transporteurs routiers de marchandises. On trouvera également des faits saillants sur les études spéciales menées par la Division des transports sur l'évolution de ce secteur.

Camionnage pour compte d'autrui

Le chapitre 2 décrit la structure économique des entreprises de camionnage pour compte d'autrui, de même que leur structure financière et opérationnelle en 1987.

- Les recettes d'exploitation totales ont atteint \$9.3 milliards, une augmentation de 8.3% par rapport aux recettes totales de \$8.6 milliards enregistrées en 1986.
- Les dépenses d'exploitation totales ont augmenté de 8.9% pour passer à \$8.9 milliards, ce qui a causé une détérioration du ratio d'exploitation qui est passé de .951 en 1986 à .956 en 1987.
- En 1987, les transporteurs pour compte d'autrui étaient au nombre de 6,729, une augmentation de 8.3% par rapport au nombre total de 6,211 transporteurs enregistré en 1986.

Le chapitre 3 présente les résultats de l'enquête trimestrielle nouvellement élaborée pour 1988 sur les transporteurs routiers de marchandises.

- Les transporteurs domiciliés en Ontario, qui ont enregistré un excellent ratio d'exploitation au premier trimestre de 1988, ont vu les dépenses augmenter et les recettes diminuer, ce qui a fait passer le ratio à 1.06 au deuxième trimestre. Les ratios pour les troisième et quatrième trimestres étaient respectivement de 0.96 et de 0.97.
- Les transporteurs domiciliés au Québec ont enregistré, en 1988, des ratios d'exploitation de 0.94 au premier trimestre, 0.88 au deuxième, 0.95 au troisième et 0.93 au quatrième.
- En 1988, les transporteurs domiciliés en Saskatchewan ont connu la meilleure situation financière, avec un ratio d'exploitation de 0.90.
- Les transporteurs de l'Ontario ont représenté 42.3% des recettes d'exploitation totales, suivis des transporteurs du Québec avec 19.9% et des transporteurs de l'Alberta avec 13.3%.
- Les transporteurs de l'Ontario ont généré le plus de recettes des mouvements de marchandises vers le Canada (\$446.4 millions ou 65.9% du total). Les transporteurs du Québec ont occupé la deuxième place avec \$77.4 millions ou 11.4% du total.
- Les transporteurs de l'Ontario ont généré le plus de recettes des mouvements de marchandises vers l'extérieur du Canada (\$452.9 millions ou 51.5% du total). Ils étaient suivis des transporteurs du Québec, avec \$140 millions ou 15.9% du total.

Chapter four describes the activity of the for-hire trucking industry in terms of commodity origin and destination movements.

- total tonnage of commodities transported in 1987 increased to 204.8 million tonnes, an increase of 9.4% from the 1986 total of 187.2 million tonnes
- number of shipments carried decreased 4.5% to 30.8 million in 1987 from 32.2 million shipments in 1986. By region, the number of shipments has remained relatively constant from 1984 to 1987
- tonnage has shown steady growth over the 1984 to 1987 period, resulting in an average increase of 6.7% in the size of shipments

Chapter five describes international activities of Canadian domiciled for-hire carriers for 1987 in terms of commodity origin and destination movements.

- in 1987, 'Road Motor Vehicles' was the top revenue-earner in both southbound and northbound movements. This commodity represented 16.2% or \$134.5 million of a total \$829.3 million earned from southbound movements and 17.5% or \$116 million of a total \$662 million earned from northbound movements
- Ontario registered the highest level of international trucking activity in 1987, moving 429.1 million tonnes or 51.7% of the total 829.3 million tonnes of southbound commodities. Quebec and British Columbia moved the second and third highest southbound tonnages with 184.5 million tonnes or 22.2% and 62.9 million tonnes or 7.6%, respectively

Private Trucking

Chapter six presents the size, structure and activity of the private trucking industry.

- 2,320 private carriers spent \$4.3 billion in operating expenses, in 1987. Ontario and Quebec-domiciled carriers accounted for 66.7% of the total industry operating expenses, representing 60.4% of the total number of carriers
- drivers on company payroll accounted for \$1.7 billion or 38.4% of the total operating expenses, making them the greatest single expense in private trucking
- a total of 866 local carriers had \$1.3 billion in operating expenses, an average of \$1.5 million per firm. Intercity carriers numbered 1,454 with \$3 billion in operating expenses, an average of \$2.1 million per firm. Intercity carriers represented 62.7% of the total number of carriers and 69.8% of the total operating expenses of the industry
- private trucking employed 84,166 people and paid more than \$2.2 billion in compensation, an average of \$26,094 per employee. Approximately 78.4% of all employees were classified as drivers, 8.8% as mechanics and 12.8% as 'other' employees. Ontario-based carriers employed the largest number of people (46.1% of all employees), followed by Quebec (21.5%), Alberta (10.9%) and British Columbia (10.4%)
- Ontario employed the highest number of full-time employees with 31,976. Quebec and British Columbia placed second and third with 15,591 and 7,743, respectively. Ontario also employed the greatest number of part-time employees with 6,863 followed by Alberta with 2,905 and Quebec with 2,480

Le chapitre 4 décrit les activités des entreprises de camionnage pour compte d'autrui selon l'origine et la destination des marchandises.

- Le nombre total de tonnes de marchandises transportées en 1986 a augmenté pour passer à 204 millions de tonnes, une augmentation de 9.4% par rapport au total de 187.2 millions de tonnes enregistré en 1986.
- Le nombre de livraisons a diminué de 4.5% pour passer de 32.2 millions en 1986 à 30.8 millions en 1987. Au niveau régional, le nombre de livraisons est demeuré relativement stable de 1984 à 1987.
- Le nombre de tonnes a continué d'augmenter de 1984 à 1987, avec une augmentation moyenne de 6.7% dans la taille des livraisons.

Le chapitre 5 décrit les activités internationales des transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada en 1987, selon l'origine et la destination des marchandises.

- En 1987, les "véhicules automobiles routiers" étaient les marchandises les plus payantes des mouvements nord-sud et sud-nord. Ils représentaient \$134.5 millions ou 16.2% des \$829.3 millions générés par les mouvements nord-sud et \$116 millions ou 17.5% du total de \$662 millions générés par les mouvements sud-nord.
- L'Ontario a enregistré le plus haut niveau d'activités de transport international en 1987, déplaçant 429.1 millions de tonnes ou 51.7% du total de 829.3 millions de tonnes à destination du sud. Le Québec et la Colombie-Britannique ont pris respectivement les deuxième et troisième places avec un tonnage de 184.5 millions de tonnes ou 22.2%, et 62.9 millions de tonnes ou 7.6%.

Camionnage pour compte propre

Le chapitre 6 présente la taille, la structure et les activités des entreprises de camionnage pour compte propre.

- Les 2,320 transporteurs pour compte propre enquêtés en 1987 ont consacré \$4.3 milliards aux dépenses d'exploitation. Les transporteurs de l'Ontario et du Québec ont représenté 66.7% des dépenses d'exploitation totales du secteur et 60.4% du nombre total de transporteurs.
- Les chauffeurs sur la liste de paye des entreprises ont représenté \$1.7 milliards ou 38.4% des dépenses d'exploitation totales, ce qui constitue la dépense la plus élevée des entreprises de camionnage pour compte propre.
- Au total, 866 transporteurs locaux ont enregistré des dépenses d'exploitation de \$1.3 milliards, une moyenne de \$1.5 million par entreprise. Le nombre de transporteurs interurbains se chiffrait à 1,454, avec des dépenses d'exploitation de \$3 milliards, la moyenne se situant à \$2.1 millions par entreprise. Ces transporteurs ont représenté 62.7% du nombre total de transporteurs et 69.8% des dépenses d'exploitation totales du secteur.
- Les transporteurs pour compte propre ont employé 84,166 personnes et ont versé plus de \$2.2 milliards en rémunération, une moyenne de \$26,094 par employé. Environ 78.4% de tous les employés étaient des chauffeurs, 8.8% des mécaniciens et 12.8% "d'autres" employés. Les transporteurs de l'Ontario ont employé le plus grand nombre de personnes (46.1% de tous les employés), suivis du Québec (21.5%), de l'Alberta (10.9%) et de la Colombie-Britannique (10.4%).
- L'Ontario a employé le plus grand nombre de personnes à plein temps (31,976), suivi du Québec et de la Colombie-Britannique, avec 15,591 employés et 7,743 employés respectivement. L'Ontario a également employé le plus grand nombre de personnes à temps partiel, soit 6,863, suivi de l'Alberta avec 2,905 et du Québec avec 2,480.

Special Studies

An examination of topical issues in an effort to better describe the ever-changing transportation environment are undertaken by the Transportation Division. Highlights from the four studies are presented below.

The **first study** undertakes an analysis of earning trends in the transportation industry. With particular attention focused on the for-hire trucking sub-sector, this study describes the employment and income trends of the transportation industry from 1983 to 1987.

- transportation share of total employment declined from 5.1% in 1983 to 4.6% in 1987
- between 1983 and 1987, the share of the for-hire trucking, air and motor carrier passenger sub-sectors of total employment increased 3.2, 1.4 and 1.0%, respectively, while rail, marine and other sub-sectors decreased by 3.2, 1.0 and 1.5%, respectively

The **second study** concerns the transportation sector's contribution to Canada's Gross Domestic Product.

- with special emphasis on the for-hire trucking industry for the years 1977 to 1987, this analysis supports a positive correlation between Canada's Gross Domestic Product and the economic health of the transportation sector.
- Canada's total Real Domestic Product decreased 3.8% between 1981 and 1982; this decline was accompanied by an 8.4% drop in production for the transportation sector during 1982.
- in the years following the recession of 1982, the Real Domestic Product of the total economy experienced an upward trend which was mirrored by the transportation sector.

The **third study** focuses on a newly developed 'implicit price index' specific to for-hire truck transportation in Canada. This index reflects changes in the average prices of truck transport over time, relative to a base year rate. The Implicit Trucking Price Index estimates figures for the period 1981-1986 and compares these to an Industrial Price Index for all modes of transportation and the Consumer Price Index. The data presented suggest that:

- between 1981 and 1986, the price of truck transportation services, relative to 1981, increased at a slower rate than did the price of the overall transportation sector or the general economy, as measured by the Consumer Price Index.

Study four, the final study, compares freight transportation activities in Canada for truck and rail. It presents global cargo tonnage levels in 1987, by truck and rail, and a glance at domestic freight carriage operations between 1981 and 1987.

- for-hire trucking industry transported a total of 231.2 million tonnes of freight in 1987, almost 27 million tonnes less than the rail industry.
- however, when private trucking activities are accounted for, the total trucking sector tonnage rises 69.1 million tonnes, to 300.3 million tonnes. This is about 16% more than the total 257.9 million tonnes of freight carried by Canada's railway industry in 1987.

Études spéciales

La Division des transports mène des études afin de mieux comprendre l'évolution du secteur des transports. Voici les faits saillants des quatre études entreprises.

La **première étude** est une analyse de la rémunération dans le secteur des transports. Axée plus particulièrement sur le sous-secteur du camionnage pour compte d'autrui, cette étude donne un bilan de l'emploi et des revenus dans le secteur des transports de 1983 à 1987.

- La contribution du secteur des transports à l'emploi a diminué pour passer de 5.1% en 1983 à 4.6% en 1987.
- De 1983 à 1987, la contribution des transporteurs pour compte d'autrui, des transporteurs aériens et des transporteurs routiers de voyageurs à l'emploi a augmenté respectivement de 3.2%, 1.4% et 1.0%, tandis que la contribution des transporteurs ferroviaires, des transporteurs maritimes et des autres transporteurs a diminué respectivement de 3.2%, 1.0% et 1.5%.

La **deuxième étude** porte sur la contribution du secteur des transports au produit intérieur brut du Canada.

- Cette analyse, qui porte plus particulièrement sur le secteur du camionnage pour compte d'autrui pour la période 1977-1987, établit un lien positif entre le produit intérieur brut du Canada et la croissance économique du secteur des transports.
- Le produit intérieur réel du Canada a diminué de 3.8% entre 1981 et 1982; cette baisse a été accompagnée d'une chute de 8.4% dans la production du secteur des transports en 1982.
- Au cours des années qui ont suivi la récession 1982, le produit intérieur réel a connu une hausse qui a influé sur le secteur des transports.

La **troisième étude** porte sur "l'indice implicite des prix" récemment élaboré pour le secteur du camionnage pour compte d'autrui au Canada. Cet indice tient compte des variations des prix moyens du camionnage dans le temps, en fonction d'un taux de base. L'indice implicite des prix du camionnage permet d'établir des estimations pour la période 1981-1986 et de comparer ces dernières aux estimations de l'indice des prix de l'industrie pour tous les modes de transport et de l'indice des prix à la consommation. Les données présentées semblent indiquer:

- Qu'entre 1981 et 1986, le prix des services de camionnage (prix de 1981) a augmenté plus lentement que le prix de l'ensemble des services de transport ou de l'ensemble des autres secteurs en général, selon l'indice des prix à la consommation.

La **quatrième étude**, enfin, établit une comparaison entre les activités de transport de marchandises des entreprises de camionnage et des sociétés ferroviaires au Canada. Elle fournit les niveaux de tonnage de ces deux types de transporteurs pour 1987, ainsi qu'un aperçu du transport intérieur de marchandises entre 1981 et 1987.

- Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont transporté au total 231.2 millions de tonnes de marchandises en 1987, presque 27 millions de tonnes de moins que les transporteurs ferroviaires.
- Cependant, lorsqu'on tient compte des activités des transporteurs pour compte propre, le nombre total de tonnes transportées par les entreprises de camionnage passe de 69.1 à 300.3 millions de tonnes, soit environ 16% de plus que le nombre total de tonnes (257.9 millions) de marchandises transportées par les sociétés ferroviaires canadiennes en 1987.

Introduction

The data presented in this publication result from surveys funded jointly by Statistics Canada and Transport Canada.

Where possible, data for provinces and territories are given individually. However, in the interests of providing a wide range of information in one publication, data are grouped into regions in a few instances. Interested users may obtain the equivalent provincial or territorial data from the Transportation Division upon request.

While the publication reports on the trucking industry for the year 1987, data from previous years are occasionally provided for comparison.

Users should note that for-hire carriers are grouped into categories or classes using revenue criteria which differ for the **Industry Structure** and **Industry Activity** sections.

This publication provides summary information only. Special tables and analytical services are available on a cost recovery basis from the Transportation Division.

In addition, certain tables are routinely produced from survey results. These are available at nominal cost, upon request.

Introduction

Les données dans cette publication proviennent des enquêtes financées conjointement par Statistique Canada et Transport Canada.

Autant que possible, les données pour chaque province et territoire sont fournies. Cependant, dans le but de présenter une grande variété d'information dans une publication, les données sont parfois groupées par région. Les utilisateurs intéressés peuvent obtenir les données équivalentes pour les provinces ou les territoires sur demande à la Division des Transports.

Quoique la publication rend compte de l'industrie du camionnage pour l'année 1987, les données des années antérieures sont fournies de temps en temps pour permettre des comparaisons.

Les utilisateurs sont priés de noter que les transporteurs pour compte d'autrui sont groupés ou classés selon des critères (basés sur les recettes) qui diffèrent pour les sections **Structure de l'industrie** et **Activités de l'industrie**.

Cette publication présente seulement des informations sommaires. Des tableaux spéciaux et des études analytiques sont disponibles à la Division des transports, moyennant certains frais.

Certains tableaux sont produits des résultats des enquêtes de façon régulière. Ces tableaux sont disponibles à prix nominal sur demande.

CHAPTER 1

GENERAL OVERVIEW

INTRODUCTION

The objective of this general overview is to provide a global picture of the size and structure of the Canadian trucking industry as revealed by the results of three annual trucking surveys. The for-hire carriers in the trucking industry are surveyed using the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey and the For-hire Trucking Survey. The private carriers are surveyed using the Truck Use Survey.

Two important factors must be understood in order to interpret the information presented in this section. The first factor involves the coverage by the surveys of the for-hire and private sectors of the trucking industry. For-hire carriers are surveyed only if annual operating revenues from truck transportation are at least \$100,000. Private carriers are surveyed only if they operate at least 15 vehicles.

The second factor is the use of the terms Industry Structure statistics and Industry Activity statistics. **Industry Structure** statistics refer to those which describe the size, structure and economic performance of the industry (i.e. number of operators reporting, operating expenses, profitability, fleet size, employment). **Industry Activity** statistics are those which describe the output of the industry in terms of commodity movements (i.e. tonnes, tonne-kilometres, types of commodities moved).

The analytical text which accompanies the data presented in this General Overview section gives some brief definitions and points out limitations where appropriate, when comparisons or contrasts are shown. The reader is encouraged, however, to read the **Methods, Data Quality and Limitations** section of this publication for a more detailed description of the trucking surveys, and to refer to the **Glossary** for precise definitions.

In the interests of readability, motor carriers are variously referred to as trucking companies, operators, truckers, trucking firms, and so on. The only terms to which formal definitions apply are "for-hire carrier", "private carrier" and "establishment".

CHAPITRE 1

APERÇU GÉNÉRAL

INTRODUCTION

L'objectif de l'aperçu général est d'offrir aux lecteurs une vue d'ensemble de la taille et de la structure de l'industrie canadienne du camionnage, comme l'indique les résultats de trois enquêtes annuelles. On recueille des données auprès des transporteurs pour compte d'autrui au moyen de l'Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui et de l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et sur les entrepreneurs en déménagement. L'Enquête sur l'utilisation des camions est menée auprès des transporteurs pour compte propre.

Il faut bien comprendre deux facteurs importants afin de pouvoir interpréter les renseignements présentés dans cette section. Le premier facteur concerne le champ d'observation de ces enquêtes. On ne tient compte des transporteurs pour compte d'autrui que si les recettes d'exploitation annuelles d'un établissement de camionnage s'élèvent à au moins \$100,000. Quant aux transporteurs pour compte propre, ils ne font partie de l'enquête que s'ils comptent au moins 15 véhicules.

Le deuxième facteur correspond à l'utilisation des expressions statistiques de la structure de l'industrie et statistiques de l'activité de l'industrie. Les statistiques de la **structure de l'industrie** décrivent la taille, la structure et le rendement économique de l'industrie (c'est-à-dire le nombre d'exploitants répondants, les dépenses d'exploitation, la rentabilité, la taille du parc de véhicules, l'emploi). Les statistiques de **l'activité de l'industrie** décrivent la production de l'industrie selon les mouvements de marchandises (c'est-à-dire les tonnes, les tonnes-kilomètres, le type de marchandises transportées).

Le texte analytique accompagnant les données présentées dans l'aperçu général contient de brèves définitions. Il y est indiqué aussi, le cas échéant, les limites des statistiques lorsqu'on établit des comparaisons ou qu'on observe des contrastes. Par ailleurs, le lecteur est invité à consulter la section **Méthode, qualité et limites des données** de la présente publication pour obtenir une description plus détaillée des enquêtes sur le camionnage et à se reporter au **glossaire** pour les définitions.

Pour faciliter la lecture, les transporteurs routiers sont désignés par diverses expressions, comme société de camionnage, camionneur, entreprises de camionnage, ainsi de suite. Les seuls termes pour lesquels il existe des définitions officielles sont "transporteur pour compte d'autrui", "transporteur pour compte propre" et "établissement".

INDUSTRY STRUCTURE

PRINCIPAL STATISTICS OF THE CANADIAN TRUCKING INDUSTRY

The data and analytical commentaries presented in this publication are based on the following two components of the Canadian trucking industry:

Private trucking is comprised of all operators with fleets of 15 or more vehicles (trucks, road tractors and trailers) who carry their own commodities using dedicated drivers on the company payroll, leased drivers or broker operators. Those using the leased vehicles exclusively are excluded from private trucking.

For-hire trucking includes all carriers engaged in the transportation of freight for compensation and earning at least \$100,000 annually from truck transport. Small shipments carriers, such as courier services and some other specialized carriers are excluded.

Principal statistics concerning the industry structure of the for-hire and private trucking sectors are presented in Figure 1.1. They serve to illustrate the point that the two sectors have significant differences in their manner of operations. By using averages per reporting firm the following areas of significant variation are observed:

- The private trucking sector had an average of over 36 employees per firm as compared to less than 15 for for-hire carriers¹.
- Private trucking used more power units, trailers and other equipment than for-hire carriers; 55 pieces of equipment per firm vs 25 pieces for the for-hire firms.
- While the total power units of the private trucking firms are more than twice the number of the for-hire sector, private firms consumed almost 36% less fuel than the other sector.

¹ Brokers are not considered to be "employees" of a company, and thus the employment figures underestimate the "true" figure especially in the case of the for-hire carriers. More information on the broker operator is presented in Figure 2.12.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

STATISTIQUES PRINCIPALES DE L'INDUSTRIE CANADIENNE DU CAMIONNAGE

Aux fins des données et des observations analytiques que renferme la présente publication, l'industrie canadienne du camionnage a été divisée en deux composantes, définies ci-après.

Le secteur du **camionnage pour compte propre** comprend tous les exploitants possédant un parc de 15 véhicules ou plus (camions, tracteurs routiers et remorques) qui transportent leurs propres marchandises par l'entremise de chauffeurs inscrits sur la liste de paie de l'entreprise, de chauffeurs dont les services sont loués pour une période déterminée ou de chauffeurs contractants. Il n'englobe pas les exploitants qui utilisent exclusivement des véhicules loués.

Le secteur du **camionnage pour compte d'autrui** comprend toutes les entreprises qui transportent des marchandises contre rémunération et qui, chaque année, tirent au moins \$100,000 du camionnage. Les transporteurs de petites expéditions, comme les services de messagerie et certains autres transporteurs spécialisés, sont exclus.

Les principales statistiques sur la structure des secteurs du camionnage pour compte d'autrui et du camionnage pour compte propre se retrouvent à la figure 1.1. Ces statistiques montrent bien que les deux secteurs présentent d'importantes différences au niveau du mode d'exploitation. L'établissement de moyennes par entreprise déclarante permet d'observer des variations importantes dans les domaines suivants:

- Dans le secteur du camionnage pour compte propre, on a dénombré en moyenne plus de 36 employés par entreprise, comparativement à moins de 15 pour les transporteurs pour compte d'autrui¹.
- Les transporteurs pour compte propre ont utilisé davantage d'unités motorisées, de remorques et autre matériel que les transporteurs pour compte d'autrui, la moyenne par entreprise étant de 55 pour les premiers et de 25 pour les seconds.
- Bien que le nombre total d'unités motorisées des entreprises de camionnage pour compte propre soit plus du double du nombre d'unités des entreprises pour compte d'autrui, les transporteurs du secteur du camionnage pour compte propre ont consommé près de 36% moins de carburant que les transporteurs de l'autre secteur.

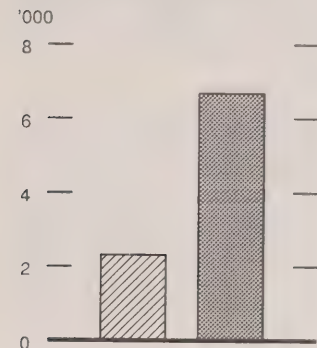
¹ Étant donné que les chauffeurs contractants ne sont pas considérés comme des "employés" de l'entreprise, les statistiques de l'emploi pour le camionnage constituent une sous-estimation des chiffres "réels", surtout dans le cas des transporteurs pour compte d'autrui. D'autres renseignements sur les chauffeurs contractants sont présentés à la figure 2.12.

Figure 1.1

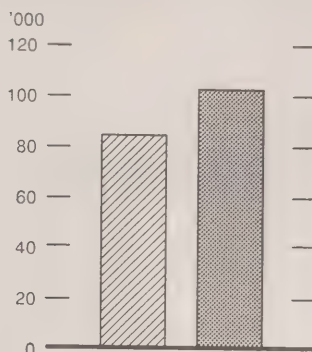
Principal Statistics of the Canadian Trucking Industry, 1987

Principales statistiques de l'industrie du camionnage au Canada, 1987

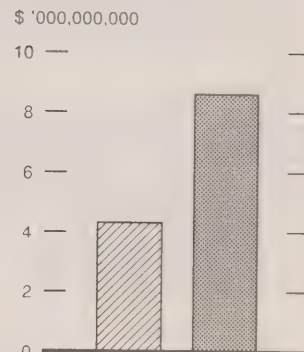
Number of reporting units Nombre d'unités déclarantes



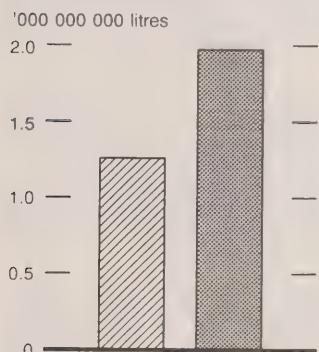
Number of employees Nombre d'employés



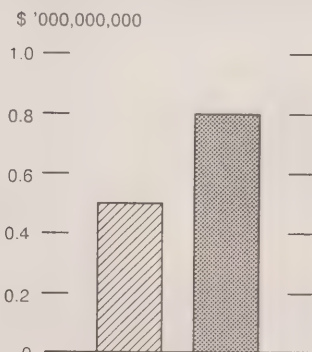
Operating expenses Frais d'exploitation



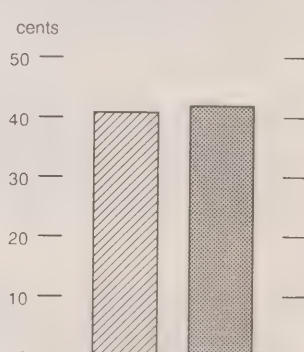
Fuel consumed Carburant consommé



Fuel cost Dépenses de carburant



Fuel cost per litre Coût du carburant / litre

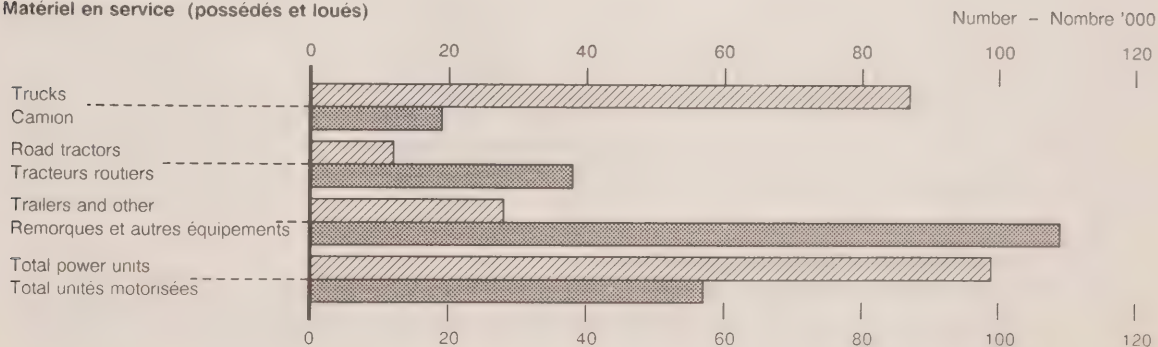


Private
Compte propre

For-hire
Compte d'autrui

Equipment operated (owned and leased)

Matériel en service (possédés et loués)



OPERATING EXPENSES

Private carriers report only those expenses which are directly related to the trucking operation, and may exclude certain head office expenses and other general expenses. For-hire carriers include all expenses pertaining to the for-hire motor carrier of freight operations. With the exception of "other expenses", cost variables are considered directly comparable between the for-hire and private sectors.

Figure 1.2 presents principal statistics, in terms of operating expenses, of the for-hire and private sectors. Although the number of reporting units in the private sector decreased approximately 13% in 1987, from 2,676 units in 1986 to 2,320 in 1987, it is interesting to note that the total operating expenses increased 6% to reach \$4.35 billion in 1987. The for-hire sector increased by 8% in the number of reporting units, from 6,211 in 1986 to 6,729 in 1987. However, for this sector, the total operating expenses increased by only 9% over 1986.

The major difference in the structure of both sectors can be noted in examining the operating expenses:

- A higher proportion of the operating expenses is devoted to the compensation of the drivers in the private sector. More than 39% of the expenses were for salaries and wages of drivers compared to 19.0% in the for-hire sector.
- The for-hire carriers spent close to 11.2% of operating expenses for the compensation of "other employees", as compared to 6.3% for private firms. However, this is not surprising since private trucking firms exclude headquarters employees who are not directly associated with the trucking operation and employ fewer terminal and platform employees.
- The operating expenses for broker operators are much smaller for private trucking than in the for-hire sector. More than 7.3% of the total private trucking operating expenses were for broker operators expenses, as compared to 21.5% within the for-hire sector.

DÉPENSES D'EXPLOITATION

Les transporteurs pour compte propre ne déclarent que les dépenses directement associées aux activités de camionnage, et peuvent donc exclure certaines dépenses du siège social et autres dépenses générales. Les transporteurs pour compte d'autrui incluent toutes les dépenses liées aux activités des transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui. À l'exception de la rubrique "autres dépenses", les variables de coûts sont jugées directement comparables entre le secteur du camionnage pour compte d'autrui et celui du camionnage pour compte propre.

La figure 1.2 présente les statistiques principales des secteurs du camionnage pour compte d'autrui et du camionnage pour compte propre, en ce qui concerne les dépenses d'exploitation. Il est intéressant de constater que même si le nombre d'unités déclarantes du secteur pour compte propre a diminué de 13% environ, passant de 2,676 en 1986 à 2,320 unités en 1987, les dépenses d'exploitation totales n'ont augmenté que de 6% pour s'établir à \$4.35 milliards en 1987. Dans le secteur pour compte d'autrui le nombre d'unités déclarantes, a augmenté de 8% et est passé de 6,211 en 1986 à 6,729 en 1987. Toutefois, dans ce dernier secteur, les dépenses totales d'exploitation n'ont augmenté que de 9% par rapport à 1986.

La principale différence dans la structure des deux secteurs est mise en lumière par un examen des dépenses d'exploitation.

- La rémunération des chauffeurs représente une plus forte proportion des dépenses d'exploitation dans le secteur pour compte propre. Ce secteur a consacré plus de 39% des dépenses aux traitements et salaires des chauffeurs, en comparaison de 19.0% dans le cas du secteur pour compte d'autrui.
- Les transporteurs pour compte d'autrui ont consacré près de 11.2% des dépenses d'exploitation à la rémunération des "autres employés", comparativement à 6.3% dans le cas des entreprises pour compte propre. Toutefois, cela n'est pas surprenant, puisque les entreprises de camionnage pour compte propre n'incluent pas les employés du siège social qui ne participent pas directement aux activités de camionnage, et que ces entreprises n'ont pas autant d'employés de terminus et de plate-forme.
- Les dépenses d'exploitation consacrées aux chauffeurs contractants sont beaucoup plus faibles chez les entreprises de camionnage pour compte propre que chez celles du secteur pour compte d'autrui. Plus de 7.3% des dépenses d'exploitation totales des entreprises de camionnage pour compte propre vont aux chauffeurs contractants, alors que la proportion correspondante dans le secteur pour compte d'autrui est de près de 21.5%.

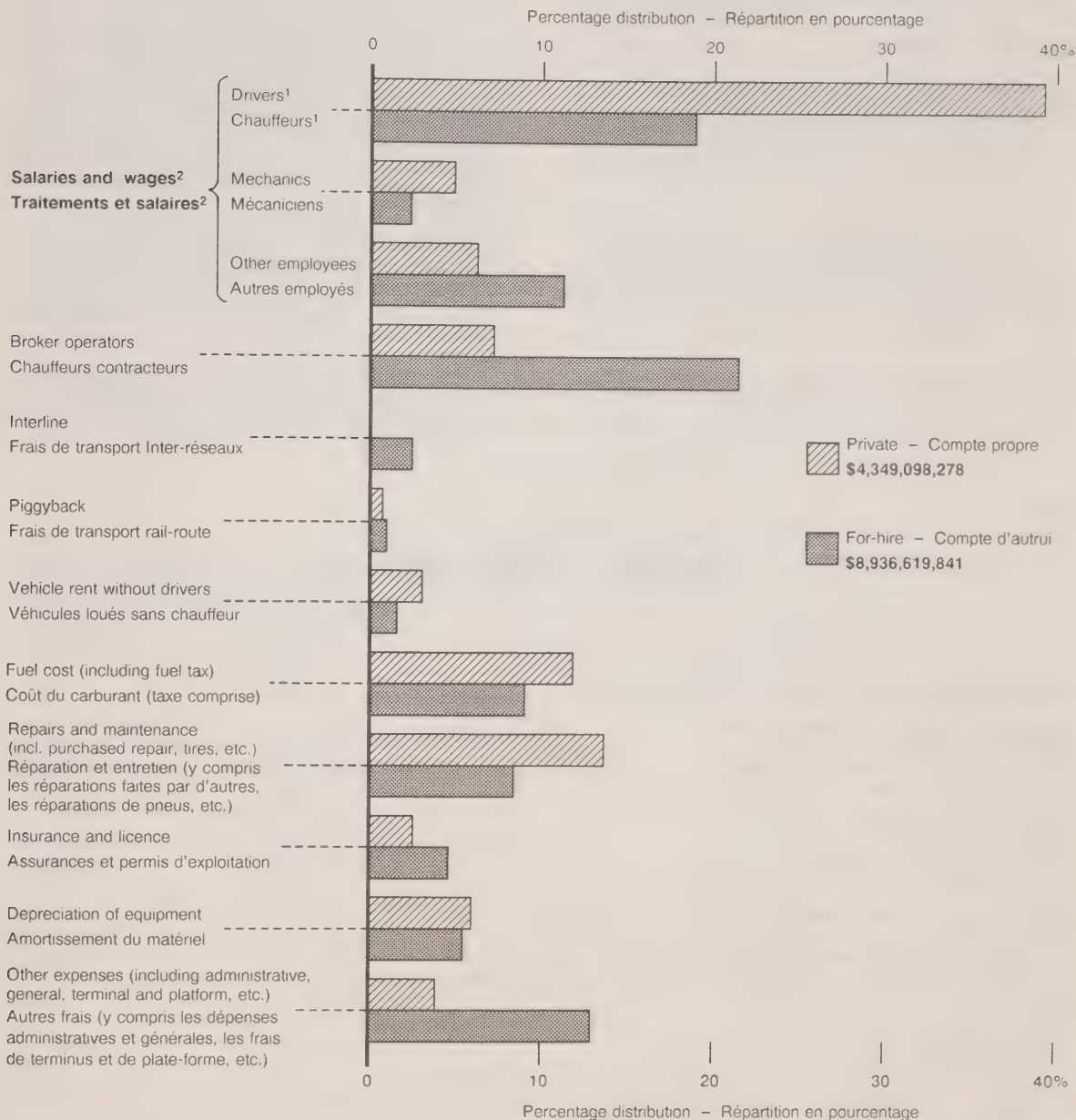
Figure 1.2

Operating Expenses of the Canadian Trucking Industry, 1987

Frais d'exploitation des entreprises canadiennes de camionnage, 1987

Total operating expenses:

Total, frais d'exploitation:



¹ Includes supervisors and helpers. - Y compris les surveillants et les aides.

² Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers. - Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3.

EMPLOYMENT

Figure 1.3 provides the distribution of the total number of employees, by category, for the for-hire and private trucking sectors. A review of the data indicates that, in 1987, employees of the for-hire carriers, on average, earned over 9% more than employees of the private carriers. This contrasts with 1984 when employees of the private trucking sector were paid approximately 6% more than employees of the for-hire trucking sector. In 1986, the average salaries and wages was also 5.6% higher in the for-hire trucking industry.

- In 1987, the private trucking carriers employed, on average, three times the number of drivers and helpers (28 per firm) as compared to the for-hire trucking firms (9 per firm). For both sectors, the drivers and helpers represented the majority of the employees accounting for 78% of all employees in the private trucking sector and 59% in the for-hire trucking sector.
- In terms of total number of employees, the private carriers reported 140% more employees per reporting unit than the for-hire carriers. Private carriers maintained an average strength of 36 employees per reporting unit as compared to 15 for the for-hire sector.
- With a power unit fleet almost twice the size of for-hire trucking, the private trucking sector employed 9% more mechanics.

EMPLOI

La figure 1.3 indique, par catégorie, le nombre total d'employés des secteurs du camionnage pour compte d'autrui et pour compte propre. L'examen des données montre qu'en 1987, les employés des transporteurs pour compte d'autrui ont touché en moyenne une rémunération supérieure de plus de 9% à celle des employés des transporteurs pour compte propre. Ces chiffres contrastent avec ceux de 1984, où les employés du secteur pour compte propre touchaient environ 6% de plus que les employés du secteur pour compte d'autrui. En 1986, la rémunération moyenne des employés du secteur pour compte d'autrui était également supérieure de 5.6%.

- En 1987, les transporteurs pour compte propre employaient, en moyenne, trois fois plus de chauffeurs et d'aides (28 par entreprise) que les entreprises de camionnage pour compte d'autrui (9 par entreprise). Dans les deux secteurs, les chauffeurs et les aides constituaient la majorité des employés, soit 78% des effectifs totaux du secteur du camionnage pour compte propre et 59% des effectifs du secteur du camionnage pour compte d'autrui.
- En ce qui concerne le nombre total d'employés, les transporteurs pour compte propre ont déclaré 140% plus d'employés par transporteur que les transporteurs pour compte d'autrui. Les effectifs dans le secteur du camionnage pour compte propre s'établissaient en moyenne à 36 employés par unité déclarante, comparativement à 15 dans le secteur pour compte d'autrui.
- Le secteur du camionnage pour compte propre disposait d'un parc d'unités motorisées équivalant à presque deux fois celui du secteur du camionnage pour compte d'autrui et employait 9% de mécaniciens en plus.

Figure 1.3

Employment Statistics of the Canadian Trucking Industry, 1987

Statistiques de l'emploi dans l'industrie du camionnage au Canada, 1987

	For-hire ¹	Private
	Compte d'autrui ¹	Compte propre
Number of reporting units – Nombre d'unités déclarantes	6,729	2,320
Drivers and helpers – Chauffeurs et aides		
Number – Nombre	59,872	65,983
Salaries and wages – Traitements et salaires	\$ 1,697,247,846	1,709,885,183
Average salaries and wages – Traitements et salaires moyens	\$ 28,348	25,914
Mechanics – Mécaniciens		
Number – Nombre	6,749	7,371
Salaries and wages – Traitements et salaires	\$ 208,919,949	213,484,693
Average salaries and wages – Traitements et salaires moyens	\$ 30,956	28,963
Other employees – Autres employés		
Number – Nombre	35,557	10,812
Salaries and wages – Traitements et salaires	\$ 1,003,163,466	272,830,602
Average salaries and wages – Traitements et salaires moyens	\$ 28,213	25,234
Total		
Number – Nombre	102,178	84,166
Salaries and wages – Traitements et salaires	\$ 2,909,331,261	2,196,200,478
Average salaries and wages – Traitements et salaires moyens	\$ 28,473	26,094

¹ Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers. – Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3.

POWER UNITS

When examining figure 1.4, the following observations can be made:

- Private truckers operate mainly straight trucks which represent more than 88% of their power unit fleet. Road tractors dominate (66%) the for-hire fleet.
- Average distance travelled with straight trucks is significantly shorter for private carriers. Using 250 working days per year, the private carriers, on average, travelled 98 km a day as compared to 138 km for the for-hire truckers. This is an indication that local service is a more common practice for private truckers.
- The average distance travelled per straight truck decreased, in 1987, 5% for the for-hire sector, and increased 3.7% for the private truckers. However, the distance per road tractor increased 0.3% for for-hire carriers and, more significantly, decreased by 3% over 1987 to an average of 79 055 km for private carriers.¹

¹ **Note:** It is important to remember that equipment operated by broker operators is excluded. This particularly affects for-hire trucking due to the extensive use of broker services by that sector.

UNITÉS MOTORISÉES

Les observations qui suivent s'appuient sur un examen de la figure 1.4.

- Les camionneurs pour compte propre utilisent surtout des camions, qui constituent plus de 88% de leur parc d'unités motorisées. Chez les transporteurs pour compte d'autrui, les tracteurs routiers dominent (66% du parc).
- La distance moyenne parcourue par camion est nettement plus courte dans le cas des transporteurs pour compte propre. À raison de 250 jours ouvrables par année, les transporteurs pour compte propre ont parcouru en moyenne 98 km par jour et les camionneurs pour compte d'autrui, 138 km par jour. Cela montre que la desserte locale est une pratique plus répandue chez les transporteurs pour compte propre.
- En 1987, la distance moyenne parcourue par camion a diminué de 5% dans le secteur pour compte d'autrui et a augmenté de 3.7% dans l'autre secteur. Toutefois, par rapport à 1987, la distance parcourue par tracteur routier a augmenté de 0.3% dans le cas des transporteurs pour compte d'autrui et, fait plus important, elle a diminué de 3% dans le cas des transporteurs pour compte propre, ces derniers ayant parcouru en moyenne 79 055 km en 1987.¹

¹ **Note:** Il importe de rappeler que le matériel exploité par les chauffeurs contractants est exclu. Cette exclusion touche plus particulièrement les entreprises de camionnage pour compte d'autrui qui ont beaucoup recours aux services des chauffeurs contractants.

Figure 1.4

Power Units Operated (owned and leased) and Distance Travelled, 1987

Unités motorisées en service (possédées et louées) et distance parcourue, 1987

		For-hire Compte d'autrui	Private Compte propre
Number of reporting units – Nombre d'unités déclarantes		6,729	2,320
Number of straight trucks – Nombre de camions		19,373	87,708
Total distance travelled – Distance totale parcourue	km	668 606 212	2 142 852 414
Average distance per straight truck – Distance moyenne par camion	km	34 512	24 432
Number of road tractors – Nombre de tracteurs routiers		37,964	12,073
Total distance travelled – Distance totale parcourue	km	3 116 490 143	954 433 846
Average distance per road tractor – Distance moyenne par tracteur	km	82 090	79 055

TRUCKING INDUSTRY BY PROVINCE OR TERRITORY OF DOMICILE

Province or territory of domicile refers to the physical location of the reporting unit and not necessarily the area where trucking activity of the reporting unit takes place.

As shown in figure 1.5, most of the for-hire carriers are domiciled in Québec (25% of all carriers) and Ontario (24%). However, the Ontario domiciled carriers accounted for 41% of the total operating expenses which is more than twice the percentage represented by the Québec domiciled carriers (17%). This is a clear indication that carriers domiciled in Ontario are larger than those domiciled in Québec.

Alberta domiciled 16.7% of the for-hire carriers while British Columbia had 18.4%. In terms of operating expenses, Alberta carriers had a share of 13% and British Columbia had a share of 11%.

Over 60% of all private truckers were domiciled in Ontario and Québec and they accounted for 67% of all operating expenses. Alberta and British Columbia had 23% of the private trucking carriers, who represent 22% of the total operating expenses.

The data indicate that the for-hire trucking and private trucking sectors are dominant, in terms of number of carriers and operating expenses, in four provinces; Québec, Ontario, Alberta and British Columbia.

L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE SELON LA PROVINCE OU LE TERRITOIRE DE DOMICILE

La province ou le territoire de domicile correspond à l'emplacement physique de l'unité déclarante et non nécessairement à la région où celle-ci effectue ses activités de camionnage.

Comme le montre la figure 1.5, la plupart des transporteurs pour compte d'autrui sont domiciliés au Québec (25% du total) et en Ontario, (24%). Toutefois, 41% des dépenses d'exploitation totales sont attribuables aux transporteurs de l'Ontario, soit plus de deux fois la proportion observée pour les transporteurs domiciliés au Québec (17%). Ces chiffres indiquent clairement que les transporteurs domiciliés en Ontario sont plus importants que ceux domiciliés au Québec.

L'Alberta compte 16.7% des transporteurs pour compte d'autrui et la Colombie-Britannique 18.4%. En pourcentage des dépenses d'exploitation, la part des transporteurs de l'Alberta est de 13% et celle de la Colombie-Britannique, de 11%.

Plus de 60% des entreprises de camionnage pour compte propre étaient domiciliées en Ontario et au Québec et ces entreprises représentaient 67% de toutes les dépenses d'exploitation. L'Alberta et la Colombie-Britannique étaient les provinces de domicile de 23% des entreprises de camionnage pour compte propre dont les dépenses d'exploitation représentaient 22% du total.

Les données sur le nombre de transporteurs et les dépenses d'exploitation montrent que les secteurs du camionnage pour compte d'autrui et pour compte propre sont prépondérants dans quatre provinces, soit le Québec, l'Ontario, l'Alberta et la Colombie-Britannique.

Figure 1.5

The Canadian Trucking Industry Operating Expenses and Number of Firms by Province or Territory of Domicile, 1987

Frais d'exploitation des entreprises canadiennes de camionnage et nombre d'entreprises selon la province ou le territoire de domicile. 1987



INDUSTRY ACTIVITY

TONNES TRANSPORTED

Figure 1.6 presents a distribution of tonnage by region of origin or destination transported by the for-hire operators and private carriers.

Between 1986 and 1987, there were major changes noted in the traffic pattern for both trucking sectors. The following observations summarize these changes:

- The for-hire trucking firms increased their tonnage carried by over 9% from 187.2 million tonnes in 1986 to 204.8 million tonnes in 1987; the tonnage transported by private operators decreased approximately 2% to 67.3 million tonnes in 1987.
- With regard to the for-hire sector, Manitoba, Saskatchewan and Alberta and the region of British Columbia and the Territories, registered the most significant tonnage increases in 1987 in terms of regions of origin as well as destination. The volume carried to British Columbia and the Territories in 1987 was 9.8% higher than the previous year. Similarly, the tonnage transported from this region increased 24%. The total weight of movements to and from Manitoba, Saskatchewan and Alberta rose by approximately 22% in both directions.
- In 1987, the private carriers reduced their activities in the Atlantic provinces and in Manitoba, Saskatchewan and Alberta, decreasing the volume carried to, from and within these regions by approximately 26% and 8%.

Some significant fluctuations occurred between 1986 and 1987 with regard to interregional traffic:

- In 1987, private trucking carriers decreased their activities by approximately 23% to a total of 147.0 thousand tonnes carried between British Columbia and the Territories, and Manitoba, Saskatchewan and Alberta. In contrast, the tonnage moved from these three provinces to British Columbia and Territories increased over 42%, from 49.2 thousand tonnes in 1986 to 70.0 thousand tonnes in 1987.
- Similarly, the total weight of the private trucking shipments carried between Manitoba, Saskatchewan, Alberta and Ontario increased 2.0%. Traffic between the Atlantic provinces and Quebec increased by 44%.
- The major changes in the interregional traffic of the for-hire carriers occurred in the Eastern provinces and between Manitoba, Saskatchewan, Alberta and Ontario. In 1987, the tonnage carried from Manitoba, Saskatchewan and Alberta to Ontario increased over 53% to 1.44 million tonnes, while all movements between Ontario and Manitoba, Saskatchewan and Alberta increased in total weight by 15% to 1.1 million tonnes.

The intraregional movements show the same trend as the interregional movements:

- The shipments carried by for-hire carriers within British Columbia and the Territories increased over 30% to 28 million tonnes in 1987. Manitoba, Saskatchewan and Alberta saw their total tonnage carried also increase approximately 12% for a total of 40.7 million tonnes.
- Similarly, the private carriers increased their tonnage transported in British Columbia by 23% and Ontario by 7%.

ACTIVITÉ DE L'INDUSTRIE

TONNES TRANSPORTÉES

La figure 1.6 présente la répartition, selon la région d'origine ou de destination, du tonnage transporté par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui et pour compte propre.

Entre 1986 et 1987, d'importants changements ont été observés dans la courbe du trafic pour les deux secteurs de camionnage. Les observations qui suivent font la synthèse de ces changements.

- Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont augmenté de plus de 9% le tonnage transporté, qui est passé de 187.2 millions de tonnes en 1986 à 204.8 millions de tonnes en 1987. Quant au tonnage transporté par les entreprises pour compte propre, il a diminué de 2% environ pour s'établir à 67.3 millions de tonnes en 1987.
- En ce qui concerne le secteur pour compte d'autrui, le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta et la région de la Colombie-Britannique et des Territoires ont enregistré les plus importantes hausses de tonnage en 1987 selon les régions d'origine et de destination. Le volume transporté vers la Colombie-Britannique et les Territoires en 1987 dépassait de 9.8% celui de l'année précédente. De même, le tonnage transporté à partir de cette région a augmenté de 24%. Le poids total du fret à destination et en provenance du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta a augmenté d'environ 22% dans un sens comme dans l'autre.
- En 1987, les transporteurs pour compte propre n'ont pas été aussi actifs dans les provinces de l'Atlantique et au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta, le volume du fret à destination, en provenance ou à l'intérieur de ces régions ayant diminué d'environ 26% à 8%.

Certaines fluctuations importantes ont été observées entre 1986 et 1987 au chapitre du trafic interrégional.

- En 1987, les transporteurs pour compte propre ont réduit leurs activités de 23% environ, ayant transporté 147.0 mille tonnes entre la Colombie-Britannique et les Territoires et le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta. Par contre, le tonnage transporté à partir de ces trois dernières provinces vers la Colombie-Britannique et les Territoires a augmenté de plus de 42%, passant de 49.2 mille tonnes en 1986 à 70.0 mille tonnes en 1987.
- De même, le poids total des expéditions que les transporteurs pour compte propre ont acheminé entre les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta et de l'Ontario a augmenté de 2.0%. Il y a également eu une hausse de 44% du trafic entre les provinces de l'Atlantique et le Québec.
- Les principaux changements dans le trafic interrégional des transporteurs pour compte d'autrui ont été observés dans les provinces de l'Est et entre les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de l'Ontario. En 1987, le tonnage transporté du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta vers l'Ontario a augmenté de plus de 53% pour atteindre 1.44 million de tonnes, alors que le poids total des expéditions entre l'Ontario et le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta s'est accru de 15% pour se fixer à 1.1 million de tonnes.

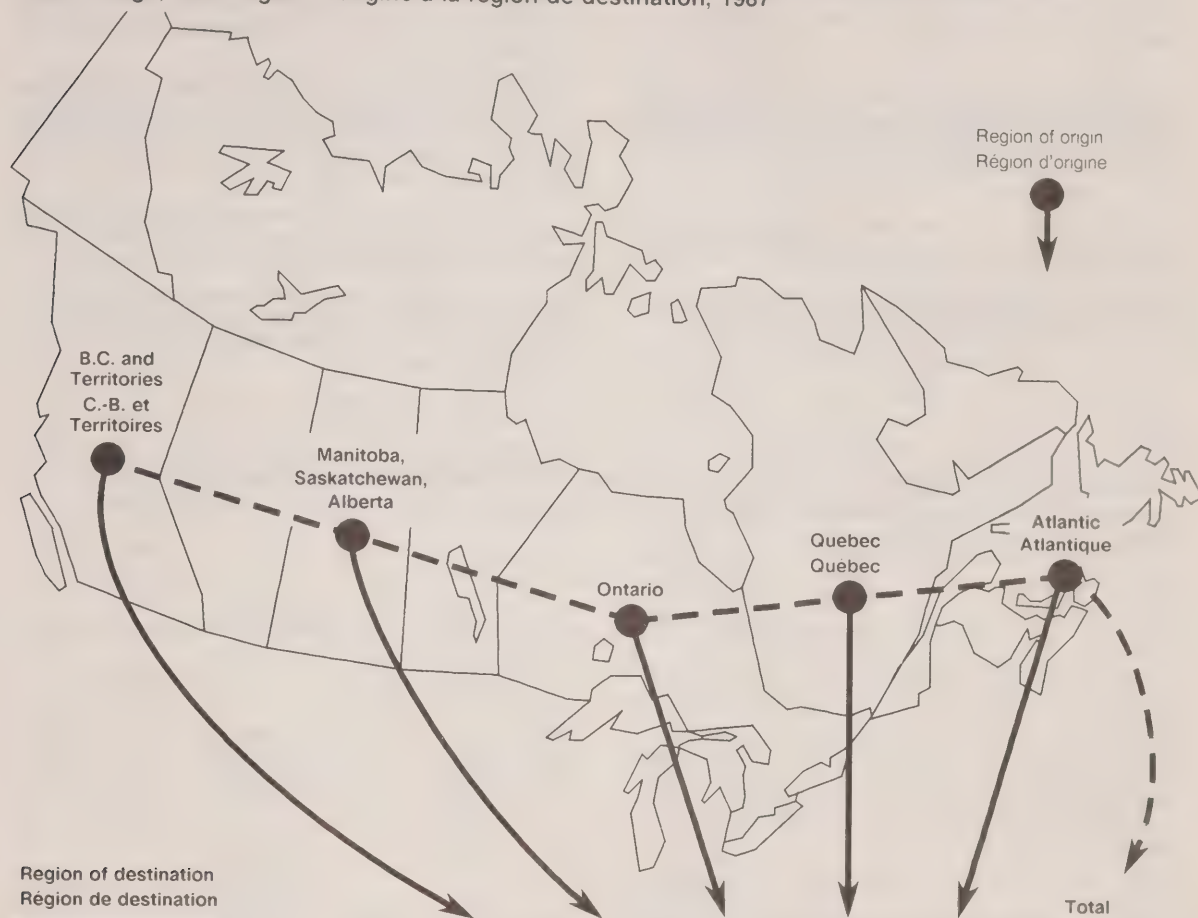
Les mouvements intrarégionaux affichent la même tendance que les mouvements interrégionaux.

- Le tonnage des expéditions transportées par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui à l'intérieur de la Colombie-Britannique et des Territoires a augmenté de plus de 30% pour s'établir à 28 millions de tonnes en 1987. Au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta, le tonnage a aussi augmenté d'environ 12% pour totaliser 40.7 millions de tonnes.
- Parallèlement, les transporteurs pour compte propre ont accru d'environ 23% le tonnage du fret qu'ils ont transporté en Colombie-Britannique et d'environ 7% celui transporté en Ontario.

Figure 1.6

Estimated Tonnes Transported Domestically by the Canadian Trucking Industry From Region of Origin to Region of Destination, 1987

Nombre estimatif de tonnes transportées domestiquement par les entreprises canadiennes de camionnage, de la région d'origine à la région de destination, 1987



Region of origin Région d'origine		Region of destination Région de destination					
Atlantic – Atlantique		Total					
Tonnes:	For-hire – Compte d'autrui	8 194	41 365	747 401	841 553	14 163 151	15 801 664
	Private – Compte propre	...	...	13 364	54 990	4 780 360	4 848 714
Quebec – Quebec							
Tonnes:	For-hire – Compte d'autrui	59 564	255 770	4 583 659	29 758 198	513 463	35 170 654
	Private – Compte propre	...	3 562	1 668 741	18 699 803	306 374	20 678 480
Ontario							
Tonnes:	For-hire – Compte d'autrui	168 010	1 439 873	70 910 978	4 912 240	649 216	78 080 317
	Private – Compte propre	1 370	47 736	28 375 271	1 512 340	35 946	29 972 663
Manitoba, Saskatchewan, Alberta							
Tonnes:	For-hire – Compte d'autrui	2 723 638	40 731 206	1 080 703	288 103	14 660	44 838 310
	Private – Compte propre	147 040	7 821 554	84 074	3 556	...	8 056 224
B.C. and Territories – C.-B. et Territoires							
Tonnes:	For-hire – Compte d'autrui	28 031 290	2 530 212	283 821	93 218	4 912	30 943 453
	Private – Compte propre	3 632 475	70 055	661	...	...	3 703 191
Total							
Tonnes	For-hire – Compte d'autrui	30 990 696	44 998 426	77 606 562	35 893 312	15 345 402	204 834 398
	Private – Compte propre	3 780 885	7 942 907	30 142 111	20 270 689	5 122 680	67 259 272

TONNAGE AND DISTANCE

Figure 1.7 clearly indicates, that private carriers concentrate on short distance movements, to a greater degree, than for-hire trucking. Over 47% of the tonnage hauled by private firms and 37% of the tonnage hauled by for-hire carriers was carried over a distance of less than 100 km.

In the under 300 km range, the difference between the sectors is still significant. The for-hire carriers transported over 69% of total tonnage for movements less than 300 km as compared to 82% of the tonnage hauled by private trucking firms.

Over 6% of the tonnage was carried by the for-hire sector for distances greater than 1 000 km as compared to only 1.5% by the private truckers.

Note: For-hire tonnages represent only those for-hire carriers who earned \$500,000 or more in revenues from intercity trucking.

TONNES ET DISTANCE

La figure 1.7 indique clairement que les entreprises pour compte propre effectuent plus de courts parcours que les entreprises pour compte d'autrui. Le fret acheminé sur une distance de moins de 100 km représente plus de 47% du tonnage transporté par les entreprises pour compte propre, et 37% du tonnage transporté par les entreprises pour compte d'autrui.

Sur les parcours de 300 km ou moins, la différence entre les deux secteurs est aussi prononcée. Les transporteurs pour compte d'autrui ont acheminé plus de 69% du tonnage total sur des trajets de moins de 300 km, alors que cette proportion est de 82% dans le cas des transporteurs pour compte propre.

La proportion du tonnage transporté sur une distance de plus de 1 000 km dépasse 6% dans le secteur du transport pour compte d'autrui mais n'atteint que 1.5% dans celui pour compte propre.

Note: Dans le secteur du transport pour compte d'autrui, les données sur le nombre de tonnes ne tiennent compte que des transporteurs pour compte d'autrui ayant tiré des recettes de \$500,000 ou plus du camionnage interurbain.

Figure 1.7

Estimated Tonnes Transported by the Canadian Trucking Industry by Distance Blocks, 1987

Nombre estimatif de tonnes transportées par les entreprises canadiennes de camionnage, selon la distance parcourue, 1987

Distance blocks	For-hire		Private	
Distance parcourue	Compte d'autrui		Compte propre	
km	Tonnes	%	Tonnes	%
0 - 24	...	...	...	...
25 - 49	29 870 565	17.7	11 775 539	17.2
50 - 99	33 001 980	19.6	20 472 527	29.8
100 - 199	31 864 740	18.9	15 472 065	22.5
200 - 299	21 905 756	13.0	8 813 028	12.8
300 - 399	12 236 560	7.3	3 571 563	5.2
400 - 499	8 122 527	4.8	3 318 515	4.8
500 - 599	6 565 960	3.9	2 146 798	3.1
600 - 699	4 927 924	2.9	842 013	1.2
700 - 799	5 274 318	3.1	599 493	0.9
800 - 899	2 270 317	1.3	389 098	0.6
900 - 999	2 292 398	1.4	230 504	0.3
1 000 and over - et plus	10 423 747	6.2	1 025 725	1.5
TOTAL¹	168 756 792	100.0	68 656 868	100.0

¹ Some totals may not add due to rounding. - Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

CHAPTER 2

MOTOR CARRIERS OF FREIGHT AND HOUSEHOLD GOODS MOVERS SURVEY

INTRODUCTION

The source of the data presented in this section is a census of Canadian domiciled for-hire motor carriers of freight and household goods earning gross operating revenues of at least \$100,000 in 1986.

The objective of the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey is to obtain information on the size, structure and economic performance of the for-hire trucking industry. It is important to note that the following are excluded from the tabulations presented in this section:

- private carriers;
- broker operators;
- courier and messenger services; and
- motor carriers domiciled in the United States that cannot provide separate statistics for their Canadian operations.

A complete description of the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey, including data quality, exclusions from the survey and limitations, is provided in the Methods, Data Quality and Limitations section of this publication.

SUMMARY OF FINDINGS

- The 1987 total operating revenues of \$9,345 million represent a 8.3% increase over the \$8,628 million total recorded in 1986.
- The operating revenue generated per carrier remained unchanged at \$1.4 million due to an increase in the number of carriers reporting from 6,211 in 1986 to 6,729 in 1987.
- Corresponding to the 8.3% increase in revenues, the operating expenses increased by 8.9% resulting in a deterioration in the operating ratio from .951 in 1986 to .956 in 1987.
- The 6,729 carriers reporting in 1987 owned \$5.2 billion worth of assets.
- Employment in the industry surveyed increased by 5.0%, from 97,277 in 1986 to 102,178 in 1987. Total compensation increased by 6.8%, while the average compensation per employee in 1987 was 28,473, a 1.6% increase from the previous year.

CHAPITRE 2

ENQUETE SUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE MARCHANDISES ET LES ENTREPRISES DE DÉMÉNAGEMENT

INTRODUCTION

Les données de la présente section proviennent d'un recensement des transporteurs de marchandises et d'articles ménagers pour compte d'autrui domiciliés au Canada et ayant touché des recettes brutes d'exploitation d'au moins \$100,000 en 1986.

L'objectif de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement est de recueillir des renseignements sur la taille, la structure et le rendement économique de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui. Il est important de noter que les entreprises suivantes ont été exclues des totalisations de la présente section:

- les transporteurs pour compte propre;
- Les chauffeurs contractants;
- les services de messageries; et
- les transporteurs routiers domiciliés aux États-Unis qui ne peuvent pas fournir de statistiques distinctes sur leurs activités au Canada.

Pour une description complète de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement, y compris des renseignements sur les entreprises exclues de l'enquête, sur la qualité et les limites des données, se reporter à la section Méthodes, qualité et limites des données de la présente publication.

RÉSUMÉ DES RÉSULTATS

- Les recettes totales d'exploitation en 1987 ont totalisé \$9,345 millions, ce qui représente une augmentation de 8.3% par rapport à 1986 (\$8,628 millions).
- Les recettes d'exploitation par transporteur sont demeurées inchangées à \$1.4 million en raison de l'augmentation du nombre de transporteurs déclarants qui est passé de 6,211 en 1986 à 6,729 en 1987.
- Parallèlement aux recettes d'exploitation, les dépenses d'exploitation ont augmenté de 8.9%, ce qui a amené une détérioration du ratio d'exploitation qui est passé de .951 en 1986 à .956 en 1987.
- En 1987, les 6,729 transporteurs déclarants disposaient d'un actif d'une valeur de \$5.2 milliards.
- Le nombre d'employés du secteur a augmenté de 5.0%, pour passer de 97,277 en 1986 à 102,178 en 1987. La rémunération totale versée a augmenté de 6.8%, alors que la rémunération moyenne par employé était de 28,473 en 1987, une hausse de 1.6% par rapport à l'année précédente.

- There was an increase of 4.8% in the total equipment operated, from 158,573 in 1986 to 166,232 in 1987.
- There was a marginal improvement in fuel consumption. On average, the carriers reporting consumed 52.2 litres of fuel per 100 kilometres travelled, compared to 52.7 litres per 100 kilometres in 1986.
- Payments to broker operators as a proportion of total expenses increased from 20.4% in 1986 to 21.5% in 1987.
- Of the 6,729 carriers reporting, 24.5% were mainly engaged in the transportation of forest products, 23.5% transported general freight, 29.2% transported bulk liquids, dump products and household goods, and the remaining 22.8% carried other commodities.
- The operating ratio of the carriers transporting forest products was the best at .915. The general freight carriers on the other hand experienced the highest ratio of .974.
- In 1987, 655 carriers reported revenues of \$2 million or more, compared to 593 in 1986. These carriers generated 70.9% of the industry's gross operating revenues and operated 70.9% of the total revenue equipment.
- The number of carriers domiciled in the province of Quebec exceeded the number domiciled in Ontario. However, the average revenue generated by an average sized Quebec carrier was \$1.0 million compared to \$2.4 million generated by an average sized carrier domiciled in Ontario.
- Carriers domiciled in the provinces of Ontario and Quebec together consisted of 48.9% of the Canada total in terms of numbers and accounted for 57.9% of operating revenues, 60.4% of equipment operated and 60.6% of employment.
- A major proportion (72.1%) of the carriers were involved in the intercity movement of freight. They earned 89.0% of the total industry revenues.
- Only 29.0% of carriers reported interprovincial movements.
- The number of carriers engaged in international movements increased from 1,139 in 1986 to 1,335 in 1987. These carriers reported total operating revenues of \$5.1 billion with \$1.4 billion of these revenues attributable to international movements. Over 62% of the international carriers were domiciled in Ontario and Quebec.
- L'utilisation du matériel productif a augmenté de 4.8% pour passer de 158,573 à 1986 à 166,232 en 1987.
- Il y a eu une légère amélioration de la consommation de carburant. En moyenne les transporteurs déclarants ont consommé 52.2 litres de carburant par 100 kilomètres en 1987, contre 52.7 litres par 100 kilomètres en 1986.
- Les versements à des chauffeurs contractants, en proportion des dépenses totales, ont augmenté pour passer de 20.4% en 1986 à 21.5% en 1987.
- Des 6,729 transporteurs déclarants, 24.5% transportaient des produits forestiers, 23.5% des marchandises générales, 29.2% des liquides en vrac, des articles ménagers et des marchandises transportées par camion à benne et 22.8% d'autres marchandises.
- Ce sont les transporteurs de produits forestiers qui ont connu le meilleur ratio d'exploitation à .915. Les transporteurs de marchandises générales, par contre, ont connu le ratio le plus élevé (.974).
- En 1987, 655 transporteurs ont déclaré des recettes de \$2 millions ou plus comparativement à 593 transporteurs en 1986. Ces entreprises ont généré 70.9% des recettes brutes d'exploitation et ont exploité 70.9% du matériel productif de l'ensemble du secteur.
- Les transporteurs domiciliés dans la province du Québec étaient plus nombreux que ceux domiciliés en Ontario. Cependant, les recettes moyennes générées par une entreprise de taille moyenne au Québec s'élevaient à \$1.0 million, comparativement à \$2.4 millions pour une entreprise domiciliée en Ontario.
- Les transporteurs domiciliés dans les provinces de l'Ontario et du Québec comptaient pour 48.9% de l'ensemble du secteur, 57.9% des recettes d'exploitation, 60.4% du matériel productif et 60.6% de l'emploi.
- Les entreprises qui transportent des marchandises sur des parcours interurbains représentent une proportion importante des transporteurs (72.1%). Ils ont touché 89.0% des recettes totales du secteur.
- Seulement 29.0% des transporteurs ont déclaré des mouvements interprovinciaux.
- Le nombre de transporteurs effectuant des trajets internationaux a augmenté, passant de 1,139 en 1986 à 1,335 en 1987. Ces transporteurs ont déclaré des recettes totales d'exploitation de \$5.1 milliards, \$1.4 milliard de ces recettes étant imputables aux mouvements internationaux. Plus de 62% des transporteurs internationaux étaient domiciliés en Ontario et au Québec.

Figure 2.1

For-hire Trucking: A Comparison for the years 1986 and 1987**Le camionnage pour compte d'autrui, une comparaison des années 1986 et 1987**

		Revenues \$2,000,000 and over		Revenues \$500,000- 1,999,999		Revenues \$100,000- 499,999		Total ¹	
		Recettes \$2,000,000 et plus		Recettes \$500,000- 1,999,999		Recettes \$100,000- 499,999			
		1986	1987	1986	1987	1986	1987 ²	1986	1987 ²
Carriers reporting – Transporteurs déclarants	No. – Nbre	593	655	1,399	1,482	4,219	4,592	6,211	6,729
Operating revenues – Total – Recettes d'exploitation	\$'000,000	6,129	6,624	1,520	1,641	979	1,080	8,628	9,345
Equipment operated – Matériel productif utilisé:									
Straight trucks – Camions	No. – Nbre	8,073	7,999	5,314	5,313	6,274	6,061	19,661	19,373
Road tractors – Tracteurs routiers	" "	23,536	23,906	7,795	8,020	5,385	6,038	36,716	37,964
Semi-trailers – Semi- remorques	" "	72,319	77,111	12,841	13,109	5,004	6,216	90,164	96,436
Full trailers – Remorques	" "	2,273	2,417	1,283	1,436	1,282	954	4,838	4,807
Other equipment – Autre matériel productif	" "	5,558	6,380	939	1,010	697	262	7,194	7,652
Equipment – Total – Matériel productif	" "	111,759	117,813	28,172	28,888	18,642	19,531	158,573	166,232

¹ Some totals may not add due to rounding. – Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies² These figures include carriers which were added to the survey universe for the first time in 1987. – Ces données comprennent les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui qui ont été ajoutés à l'univers pour la première fois en 1987

Figure 2.2

For-hire trucking, 1987: Summary Statistics by Province or Territory of Domicile

Le camionnage pour compte d'autrui, 1987: Statistiques sommaires, par province ou territoire de domicile

	Canada ¹	New- found- land Terre- Neuve	Prince Edward Island Île-du- Prince- Édouard	Nova Scotia Nouvelle- Écosse	New Brunswick Nouveau- Brunswick	Québec	Ontario
Number – Nombre							
Carriers reporting – Transporteurs déclarants	6,729	97	30	196	187	1,676	1,614
Thousands of dollars – Milliers de dollars							
Operating revenues – Total – Recettes d'exploitation	9,344,837	78,782	34,653	151,865	393,001	1,640,680	3,773,463
Operating expenses – Total – Frais d'exploitation	8,936,620	74,141	33,521	146,589	368,083	1,550,219	3,628,461
Net operating revenues – Recettes nettes d'exploitation	408,218	4,641	1,133	5,276	24,919	90,461	145,002
Number – Nombre							
Number of employees (including working owners) – Nombre d'employés (propriétaires actifs inclus)	104,450	1,029	336	2,184	3,197	19,518	43,793
Equipment – Matériel productif:							
Trucks – Camions	19,373	289	75	498	459	4,359	7,698
Road tractors – Tracteurs routiers	37,964	352	123	829	946	7,496	15,603
Semi-trailers – Semi-remorques	96,436	528	307	1,365	2,991	15,385	43,271
Full trailers – Remorques	4,807	115	14	167	85	916	1,183
Other equipment – Autre matériel productif	7,652	25	23	132	86	1,570	3,003
Equipment – Total – Matériel productif	166,232	1,309	542	2,991	4,567	29,726	70,758
Number – Nombre							
Carriers reporting – Transporteurs déclarants	253	283	1,125	1,240	14	14	
Thousands of dollars – Milliers de dollars							
Operating revenues – Total – Recettes d'exploitation	806,429	240,177	1,175,343	996,878	29,485	24,082	
Operating expenses – Total – Frais d'exploitation	786,372	230,355	1,119,367	949,984	27,506	22,022	
Net operating revenues – Recettes nettes d'exploitation	20,057	9,822	55,976	46,895	1,978	2,060	
Number – Nombre							
Number of employees (including working owners) – Nombre d'employés (propriétaires actifs inclus)	8,217	2,758	13,070	9,768	320	260	
Equipment – Matériel productif:							
Trucks – Camions	770	596	2,576	1,894	49	110	
Road tractors – Tracteurs routiers	2,657	1,034	5,219	3,547	96	62	
Semi-trailers – Semi-remorques	9,030	2,362	12,683	8,163	217	134	
Full trailers – Remorques	410	185	1,261	461	10	0	
Other equipment – Autre matériel productif	1,279	58	977	478	1	20	
Equipment – Total – Matériel productif	14,146	4,235	22,716	14,543	373	326	

¹ Some totals may not add due to rounding – Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

Figure 2.3

For-hire Trucking, 1987: Summary Statistics, by Principal Type of Transportation Activity

Le camionnage pour compte d'autrui, 1987: Statistique sommaire, par principaux types d'activité de transport

	Total ¹	Activity – Activité					
		General freight	Bulk liquids	Dump trucking	Forest products	Other commodities	Household goods
		Marchandises générales	Liquides en vrac	Déchargements	Produits forestiers	Autres marchandises	Articles Ménagers
Number – Nombre							
Carriers reporting – Transporteurs déclarants	6,729	1,582	613	933	1,649	1,535	417
Thousands of dollars – Milliers de dollars							
Operating revenues – Total – Recettes d'exploitation	9,344,837	4,400,402	737,666	418,168	790,384	2,529,053	469,164
Local – Locales	1,160,195	493,414	90,628	156,678	55,991	213,911	149,573
Intercity – Interurbaines	7,908,224	3,898,017	618,107	246,095	582,474	2,244,743	318,787
Off-highway – Chemins privés	276,418	8,971	28,930	15,395	151,919	70,399	804
Operating expenses – Total – Dépenses d'exploitation	8,936,620	4,285,919	689,138	386,867	723,362	2,402,212	449,121
Operating ratio – Ratio d'exploitation	0.956	0.974	0.934	0.925	0.915	0.950	0.957
Number of employees – Nombre d'employés	102,178	50,599	7,816	4,588	7,066	22,684	9,425
Thousands of dollars – Milliers de dollars							
Salaries and wages ² – Total – Rémunération ²	2,909,331	1,530,742	232,365	96,714	171,083	681,834	196,593
Assets – Total – de l'actif	5,221,141	2,378,634	618,708	236,066	434,528	1,314,245	238,961
Liabilities – Total – du passif	3,647,030	1,722,603	379,942	163,313	286,328	937,003	157,842
Owner(s) equity – Total – de l'avoir des actionnaires	1,574,110	656,031	238,766	72,753	148,199	377,241	81,119
Number – Nombre							
Total equipment operated – Matériel productif en opération	166,232	88,391	12,099	6,809	10,804	41,954	6,175
Straight trucks – Camions	19,373	9,184	1,516	1,980	1,001	3,350	2,342
Road tractors – Tracteurs routiers	37,964	17,533	3,039	1,874	3,939	10,105	1,474
Semi-trailers – Semi-remorques	96,436	54,943	6,218	2,476	5,176	25,674	1,949
Other – Autres	12,459	6,731	1,326	479	688	2,825	410

¹ Some totals may not add due to rounding. – Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

² Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers. – Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3.

Figure 2.4

For-hire Trucking, 1987: Summary Statistics for Local and Off-Highway Carriers

No.			Canada	Newfoundland and Prince Edward Island ¹	Nova Scotia
				Terre-Neuve et Île-du-Prince-Édouard ¹	Nouvelle-Écosse
1	Carriers reporting	No.	1,878	24	21
2	Total operating revenues	\$	1,025,596,846	9,031,956	8,744,097
3	Local	"	632,851,751	6,717,427	6,169,728
4	Intercity	"	193,402,552	1,991,740	1,987,756
5	Off-highway	"	199,342,543	322,789	586,613
6	Total operating expenses	"	952,185,696	8,498,524	8,210,488
7	Transportation expenses	"	594,261,741	5,400,100	5,005,650
8	Maintenance and garage expenses	"	104,575,969	1,029,432	1,097,748
9	Terminal expenses	"	23,970,467	33,146	396,531
10	Administration and general expenses	"	229,377,519	2,035,846	1,710,559
11	Total number of employees		15,311	195	165
12	Total salaries and wages²	\$	355,287,952	3,004,922	2,952,241
13	Total assets	"	567,351,280	6,139,550	3,892,021
14	Total liabilities	"	367,596,749	3,346,626	2,171,182
15	Total owner's equity	"	199,754,531	2,792,924	1,720,839
16	Total equipment operated	No.	17,958	186	159
17	Straight trucks	"	6,208	93	61
18	Road tractors	"	4,188	41	39
19	Semi-trailers	"	6,251	46	52
20	Other	"	1,311	6	7
			New Brunswick	Québec	Ontario
			Nouveau-Brunswick		
1	Carriers reporting	No.	36	495	397
2	Total operating revenues	\$	9,743,364	308,048,773	283,685,566
3	Local	"	5,014,863	204,400,095	207,706,128
4	Intercity	"	1,437,858	57,666,543	59,714,008
5	Off-highway	"	3,290,643	45,982,135	16,265,430
6	Total operating expenses	"	8,540,491	283,547,191	263,295,476
7	Transportation expenses	"	5,138,563	176,256,059	159,676,583
8	Maintenance and garage expenses	"	1,502,026	32,433,342	24,282,789
9	Terminal expenses	"	31,508	7,154,095	10,617,221
10	Administration and general expenses	"	1,868,394	67,703,695	68,718,883
11	Total number of employees		175	4,468	4,999
12	Total salaries and wages²	\$	2,727,814	107,392,014	110,996,810
13	Total assets	"	4,493,641	173,339,683	162,804,527
14	Total liabilities	"	2,467,066	101,447,538	116,826,537
15	Total owner's equity	"	2,026,575	71,892,145	45,977,990
16	Total equipment operated	No.	174	4,931	5,581
17	Straight trucks	"	69	1,915	2,004
18	Road tractors	"	52	1,129	1,156
19	Semi-trailers	"	46	1,466	1,940
20	Other	"	7	421	481

¹ Newfoundland and Prince Edward Island domiciled carriers were grouped together to meet confidentiality requirements.² Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers.³ Yukon and Northwest Territories domiciled carriers were grouped together to meet confidentiality requirements.

Figure 2.4

Le camionnage pour compte d'autrui, 1987: Statistiques sommaires concernant les transporteurs locaux et opérant sur des chemins privés

Manitoba	Saskatchewan	Alberta			N ^o
73	61	294	Nbre	Transporteurs déclarants	1
32,263,498	35,827,339	122,935,328	\$	Total, recettes d'exploitation	2
28,141,267	26,562,441	50,680,536	"	Locales	3
3,104,121	7,490,486	22,118,973	"	Interurbaines	4
1,018,110	1,774,412	50,135,820	"	Chemins privés	5
30,581,960	34,283,366	114,996,319	"	Total, dépenses d'exploitation	6
19,847,226	24,084,597	72,289,461	"	Frais de transport	7
3,240,612	3,628,793	12,872,562	"	Entretien du matériel productif et frais de garage	8
474,800	280,210	2,465,149	"	Frais de terminus	9
7,019,322	6,289,766	27,369,147	"	Frais d'administration et frais généraux	10
535	410	1,768		Nombre d'employés	11
10,417,893	10,275,959	39,601,250	\$	Remunération totale²	12
21,660,166	17,707,660	69,267,466	"	Total de l'actif	13
14,219,318	10,456,227	45,000,721	"	Total du passif	14
7,440,848	7,251,433	24,266,745	"	Total de l'avoir des actionnaires	15
672	648	2,100	Nbre	Total du matériel productif en opération	16
241	153	763	"	Camions	17
185	143	479	"	Tracteurs routiers	18
237	337	747	"	Semi-remorques	19
9	15	111	"	Autres	20
British Columbia		Yukon and Northwest Territories ³			
Colombie-Britannique		Yukon et Territoires du Nord-Ouest ³			
469		8	Nbre	Transporteurs déclarants	1
209,536,876		5,780,049	\$	Total, recettes d'exploitation	2
94,291,550		3,167,715	"	Locales	3
36,419,201		1,471,866	"	Interurbaines	4
78,826,125		1,140,468	"	Chemins privés	5
195,237,151		4,994,730	"	Total, dépenses d'exploitation	6
123,862,735		2,700,767	"	Frais de transport	7
23,833,676		654,789	"	Entretien du matériel productif et frais de garage	8
2,382,137		135,670	"	Frais de terminus	9
45,158,603		1,503,304	"	Frais d'administration et frais généraux	10
2,518		78		Nombre d'employés	11
65,763,595		2,155,454	\$	Rémunération totale²	12
103,703,854		4,342,712	"	Total de l'actif	13
68,494,853		3,166,681	"	Total du passif	14
35,209,001		1,176,031	"	Total de l'avoir des actionnaires	15
3,415		92	Nbre	Total du matériel productif en opération	16
858		51	"	Camions	17
946		18	"	Tracteurs routiers	18
1,365		15	"	Semi-remorques	19
246		8	"	Autres	20

¹ On a regroupé les chiffres de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard pour assurer la confidentialité des données

² Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3

³ On a regroupé les chiffres du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest par assurer la confidentialité des données

Figure 2.5

For-hire Trucking, 1987: Summary Statistics for Intercity Carriers

No.			Canada	New- found- land	Prince Edward Island	Nova Scotia
				Terre- Neuve	Ile-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse
1	Carriers reporting	No.	4,851	74	29	175
2	Total operating revenues	\$	8,319,240,539	70,035,698	34,367,239	143,120,743
3	Local	"	527,343,445	5,111,535	1,068,933	9,261,528
4	Intercity	"	7,714,821,532	64,224,511	33,298,306	132,520,020
5	Off-highway	"	77,075,562	699,652	...	1,339,194
6	Total operating expenses	"	7,984,434,145	65,907,912	33,254,996	138,378,527
7	Transportation expenses	"	5,096,078,679	41,896,415	24,055,636	89,258,197
8	Maintenance and garage expenses	"	683,057,572	6,251,387	2,342,719	15,735,795
9	Terminal expenses	"	542,537,744	3,962,274	1,409,712	5,556,966
10	Administration and general expenses	"	1,662,760,150	13,797,836	5,446,929	27,827,569
11	Total number of employees		86,867	819	320	1,940
12	Total salaries and wages¹	\$	2,554,043,309	17,116,471	6,211,239	45,284,244
13	Total assets	"	4,653,789,236	35,708,695	17,058,937	75,442,372
14	Total liabilities	"	3,279,433,474	23,418,953	11,127,721	58,715,010
15	Total owner's equity	"	1,374,355,762	12,289,742	5,931,216	16,727,362
16	Total equipment operated	No.	148,274	1,130	535	2,832
17	Straight trucks	"	13,165	203	68	437
18	Road tractors	"	33,776	311	123	790
19	Semi-trailers	"	90,185	482	307	1,313
20	Other	"	11,148	134	37	292
			New Brunswick	Québec		Ontario
			Nouveau-Brunswick			
1	Carriers reporting	No.	151	1,181		1,217
2	Total operating revenues	\$	383,258,071	1,332,631,086		3,489,777,504
3	Local	"	8,645,813	76,766,599		261,784,000
4	Intercity	"	373,083,780	1,245,017,371		3,216,054,872
5	Off-highway	"	1,528,479	10,847,116		11,938,632
6	Total operating expenses	"	359,542,399	1,266,671,341		3,365,165,843
7	Transportation expenses	"	242,659,725	789,699,987		2,066,890,725
8	Maintenance and garage expenses	"	26,591,679	144,442,534		256,505,512
9	Terminal expenses	"	24,714,004	65,041,253		293,455,584
10	Administration and general expenses	"	65,576,991	267,487,567		748,314,022
11	Total number of employees		2,947	14,631		38,243
12	Total salaries and wages¹	\$	70,744,447	395,059,455		1,207,996,773
13	Total assets	"	180,302,844	826,743,489		1,888,112,121
14	Total liabilities	"	117,705,167	576,101,647		1,335,752,621
15	Total owner's equity	"	62,597,677	250,641,842		552,359,500
16	Total equipment operated	No.	4,393	24,795		65,177
17	Straight trucks	"	390	2,444		5,694
18	Road tractors	"	894	6,367		14,447
19	Semi-trailers	"	2,945	13,919		41,331
20	Other	"	164	2,065		3,705

¹ Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers.

Figure 2.5

Le camionnage pour compte d'autrui, 1987: Statistiques sommaires concernant les transporteurs interurbains

Manitoba	Saskatchewan	Alberta				N°
180	222	831	Nbre	Transporteurs déclarants		1
774,165,385	204,349,322	1,052,407,726	\$	Total, recettes d'exploitation		2
12,708,223	10,346,517	78,148,733	"	Locales		3
758,780,685	191,697,535	945,391,919	"	Interurbaines		4
2,676,477	2,305,271	28,867,075	"	Chemins privés		5
755,790,210	196,071,671	1,004,370,838	"	Total, dépenses d'exploitation		6
502,102,593	136,872,121	657,078,299	"	Frais de transport		7
49,053,907	16,717,435	96,008,252	"	Entretien du matériel productif et frais de garage		8
79,047,559	4,319,066	43,458,168	"	Frais de terminus		9
125,586,151	38,163,049	207,826,119	"	Frais d'administration et frais généraux		10
7,581	2,237	10,937		Nombre d'employés		11
230,765,651	51,154,080	312,319,890	\$	Rémunération totale¹		12
430,831,253	95,590,300	707,862,353	"	Total de l'actif		13
287,899,219	71,410,559	495,014,034	"	Total du passif		14
142,932,034	24,179,741	212,848,319	"	Total de l'avoir des actionnaires		15
13,474	3,587	20,616	Nbre	Total du matériel productif en opération		16
529	443	1,813	"	Camions		17
2,472	891	4,740	"	Tracteurs routiers		18
8,793	2,025	11,936	"	Semi-remorques		19
1,680	228	2,127	"	Autres		20
British Columbia		Northwest Territoires				
Colombie- Britannique	Yukon	Territoires du Nord-Ouest				
771	13	7	Nbre	Transporteurs déclarants		1
787,341,378	29,242,548	18,543,839	\$	Total, recettes d'exploitation		2
63,050,675	117,111	333,778	"	Locales		3
707,511,446	29,068,607	18,172,481	"	Interurbaines		4
16,779,257	56,830	37,580	"	Chemins privés		5
754,746,506	27,316,905	17,216,997	"	Total, dépenses d'exploitation		6
518,138,893	16,393,610	11,032,478	"	Frais de transport		7
65,170,759	3,001,626	1,235,967	"	Entretien du matériel productif et frais de garage		8
19,710,767	556,353	1,306,038	"	Frais de terminus		9
151,726,087	7,365,316	3,642,514	"	Frais d'administration et frais généraux		10
6,717	314	181		Nombre d'employés		11
202,535,193	9,917,005	4,938,861	\$	Rémunération totale¹		12
376,103,720	10,787,602	9,245,550	"	Total de l'actif		13
287,921,613	7,681,336	6,685,594	"	Total du passif		14
88,182,107	3,106,266	2,559,956	"	Total de l'avoir des actionnaires		15
11,128	367	240	Nbre	Total du matériel productif en opération		16
1,036	47	61	"	Camions		17
2,601	95	45	"	Tracteurs routiers		18
6,798	214	122	"	Semi-remorques		19
693	11	12	"	Autres		20

¹ Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3

Figure 2.6

For-hire Trucking, 1987: Summary Statistics for Interprovincial Carriers

No.		No.	Canada	New-found-land Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard	Nova Scotia Nouvelle-Écosse
1	Carriers reporting	No.	1,955	22	25	84
2	Total operating revenues	\$	6,165,566,856	34,342,033	33,250,123	114,250,321
3	Intraprovincial	"	2,633,520,401	14,997,463	9,238,091	62,062,083
4	Interprovincial	"	2,501,535,507	16,610,591	21,204,478	42,921,960
5	International	"	1,030,510,948	2,733,979	2,807,553	9,266,277
6	Total operating expenses	"	5,961,535,683	33,436,939	32,260,117	112,007,131
7	Transportation expenses	"	3,785,871,318	22,331,766	23,216,651	71,935,276
8	Maintenance and garage expenses	"	476,120,376	3,064,480	2,292,530	12,211,674
9	Terminal expenses	"	473,035,293	512,845	1,401,912	5,509,437
10	Administration and general expenses	"	1,226,508,696	7,527,848	5,349,024	22,350,744
11	Total number of employees		64,682	339	304	1,561
12	Total salaries and wages¹	\$	1,917,505,387	8,759,552	5,934,934	38,120,363
13	Total assets	"	3,415,013,131	19,180,636	16,717,732	60,733,540
14	Total liabilities	"	2,468,863,823	13,629,218	10,970,428	51,413,448
15	Total owner's equity	"	946,149,308	5,551,418	5,747,304	9,320,092
16	Total equipment operated	No.	107,334	488	515	2,318
17	Straight trucks	"	8,575	82	60	334
18	Road tractors	"	22,641	121	118	616
19	Semi-trailers	"	67,543	214	302	1,099
20	Other	"	8,575	71	35	269
			New Brunswick Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	
1	Carriers reporting	No.	74	452	451	
2	Total operating revenues	\$	358,169,060	837,276,657	2,500,368,884	
3	Intraprovincial	"	82,035,456	411,137,256	1,114,553,289	
4	Interprovincial	"	229,367,244	265,488,603	853,445,817	
5	International	"	46,766,359	160,650,798	532,369,778	
6	Total operating expenses	"	337,313,090	797,085,992	2,436,006,938	
7	Transportation expenses	"	228,433,106	503,301,119	1,450,091,144	
8	Maintenance and garage expenses	"	23,654,419	87,510,637	176,744,799	
9	Terminal expenses	"	24,519,562	40,641,554	264,073,625	
10	Administration and general expenses	"	60,706,003	165,632,682	545,097,370	
11	Total number of employees		2,638	9,122	29,389	
12	Total salaries and wages¹	\$	64,454,201	249,588,312	908,943,984	
13	Total assets	"	168,496,073	509,011,889	1,309,002,219	
14	Total liabilities	"	111,167,174	373,530,629	955,433,871	
15	Total owner's equity	"	57,328,899	135,481,260	353,568,348	
16	Total equipment operated	No.	3,866	15,671	45,335	
17	Straight trucks	"	300	1,421	3,903	
18	Road tractors	"	728	3,890	9,444	
19	Semi-trailers	"	2,702	9,064	29,163	
20	Other	"	136	1,296	2,825	

¹ Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers.

Note: Due to the definitions for interprovincial and international carriers (see Glossary), data presented in Figures 2.6 and 2.7 contain duplication.

Figure 2.6

Le camionnage pour compte d'autrui, 1987: Statistiques sommaires concernant les transporteurs interprovinciaux

Manitoba	Saskatchewan	Alberta				N ^o
105	154	371	Nbre	Transporteurs déclarants		1
747,014,609	193,010,120	837,121,190	\$	Total, recettes d'exploitation		2
146,413,166	84,208,885	426,099,047	"	Intraprovinciales		3
526,526,172	88,226,019	309,574,066	"	Interprovinciales		4
74,075,272	20,575,216	101,448,077	"	Internationales		5
731,083,010	186,327,636	801,421,926	"	Total, dépenses d'exploitation		6
485,345,767	131,490,710	529,581,347	"	Frais de transport		7
45,668,547	15,505,784	72,033,369	"	Entretien du matériel productif et frais de garage		8
78,686,980	4,229,448	38,560,165	"	Frais de terminus		9
121,381,716	35,101,694	161,247,045	"	Frais d'administration et frais généraux		10
7,133	1,951	8,188		Nombre d'employés		11
222,347,713	47,197,092	247,228,883	\$	Rémunération totale¹		12
419,359,947	91,390,712	585,370,757	"	Total de l'actif		13
280,659,624	68,818,464	419,827,374	"	Total du passif		14
138,700,323	22,572,248	165,543,383	"	Total de l'avoir des actionnaires		15
12,751	3,320	16,217	Nbre	Total du matériel productif en opération		16
444	363	1,094	"	Camions		17
2,239	746	3,436	"	Tracteurs routiers		18
8,471	2,006	9,821	"	Semi-remorques		19
1,597	205	1,866	"	Autres		20
British Columbia		Northwest Territories				
Colombie-Britannique	Yukon	Territoires du Nord-Ouest				
200	10	7	Nbre	Transporteurs déclarants		1
461,591,774	28,701,667	20,470,418	\$	Total, recettes d'exploitation		2
257,504,514	20,916,953	4,354,197	"	Intraprovinciales		3
125,279,930	6,920,605	15,970,021	"	Interprovinciales		4
78,807,329	864,109	146,200	"	Internationales		5
449,017,521	26,799,901	18,775,482	"	Total, dépenses d'exploitation		6
312,138,556	16,104,535	11,901,341	"	Frais de transport		7
33,228,256	2,934,615	1,271,266	"	Entretien du matériel productif et frais de garage		8
12,918,599	556,353	1,424,813	"	Frais de terminus		9
90,732,110	7,204,398	4,178,062	"	Frais d'administration et frais généraux		10
3,543	301	213		Nombre d'employés		11
109,320,024	9,767,609	5,842,720	\$	Rémunération totale¹		12
214,458,505	10,641,419	10,649,702	"	Total de l'actif		13
168,244,363	7,547,341	7,621,889	"	Total du passif		14
46,214,142	3,094,078	3,027,813	"	Total de l'avoir des actionnaires		15
6,229	352	272	Nbre	Total du matériel productif en opération		16
449	40	85	"	Camions		17
1,162	91	50	"	Tracteurs routiers		18
4,366	210	125	"	Semi-remorques		19
252	11	12	"	Autres		20

¹ Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3

Note: En raison des définitions de transporteur interprovincial et international (voir Glossaire), les données présentées dans les figures 2.6 et 2.7 contiennent de la duplication

For-hire Trucking, 1987: Summary Statistics for International Carriers

² Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers.

Figure 2.7

Le camionnage pour compte d'autrui, 1987: Statistiques sommaires concernant les transporteurs internationaux

Manitoba	Saskatchewan	Alberta			N ^o
59	38	129	Nbre	Transporteurs déclarants	1
656,562,295	77,506,135	530,875,904	\$	Total, recettes d'exploitation	2
109,993,975	19,191,223	218,215,024	"	Intraprovinciales	3
470,281,348	35,975,259	207,373,301	"	Interprovinciales	4
76,286,972	22,339,653	105,287,579	"	Internationales	5
641,159,341	76,290,540	503,903,327	"	Total, dépenses d'exploitation	6
422,112,671	59,083,738	344,371,087	"	Frais de transport	7
39,810,502	5,196,831	43,829,318	"	Entretien du matériel productif et frais de garage	8
73,727,935	908,930	24,461,945	"	Frais de terminus	9
105,508,233	11,101,041	91,240,977	"	Frais d'administration et frais généraux	10
6,210	555	4,386		Nombre d'employés	11
195,830,433	12,127,549	146,980,327	\$	Rémunération totale²	12
379,685,867	36,322,117	380,627,264	"	Total de l'actif	13
250,048,518	28,344,204	270,309,430	"	Total du passif	14
129,637,349	7,977,913	110,317,834	"	Total de l'avoir des actionnaires	15
10,688	1,101	9,800	Nbre	Total du matériel productif en opération	16
289	48	392	"	Camions	17
1,892	255	1,914	"	Tracteurs routiers	18
7,193	679	6,103	"	Semi-remorques	19
1,314	119	1,391	"	Autres	20
British Columbia	Yukon and Northwest Territories				
Colombie-Britannique	Yukon et Territoires du Nord-Ouest				
157	4		Nbre	Transporteurs déclarants	1
456,002,853	30,671,327		\$	Total, recettes d'exploitation	2
243,902,327	19,796,757		"	Intraprovinciales	3
90,446,329	9,864,261		"	Interprovinciales	4
121,654,197	1,010,309		"	Internationales	5
442,561,697	28,297,184		"	Total, dépenses d'exploitation	6
318,235,641	18,221,295		"	Frais de transport	7
32,451,893	2,975,260		"	Entretien du matériel productif et frais de garage	8
10,125,159	182,368		"	Frais de terminus	9
81,749,004	6,918,261		"	Frais d'administration et frais généraux	10
2,922	243			Nombre d'employés	11
99,278,857	8,937,967		\$	Rémunération totale²	12
208,366,497	10,751,134		"	Total de l'actif	13
155,190,320	7,899,670		"	Total du passif	14
53,176,177	2,851,464		"	Total de l'avoir des actionnaires	15
5,574	231		Nbre	Total du matériel productif en opération	16
324	46		"	Camions	17
1,073	51		"	Tracteurs routiers	18
3,906	132		"	Semi-remorques	19
271	2		"	Autres	20

¹ On a regroupé les chiffres du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest pour assurer la confidentialité des données

² Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3

Nota: En raison des définitions de transporteur interprovincial et international (voir Glossaire), les données présentées dans les figures 2.6 et 2.7 contiennent de la duplication

Figure 2.8

For-hire Trucking, 1987: Operating and Income Accounts

No.		Canada 1986	Canada 1987	Newfoundland
			Number – Nombre	Terre-Neuve
1	Carriers reporting	6,211	6,729	97
			Dollars	
	OPERATING REVENUES:			
2	Freight transportation revenue	8,453,482,874	9,169,955,039	75,335,799
3	Other revenues (including storage warehousing, packing, and subsidies)	174,599,051	174,882,346	3,445,811
4	TOTAL OPERATING REVENUES	8,628,081,925	9,344,837,385	78,781,610
	OPERATING EXPENSES:			
	Transportation expenses:			
5	Salaries and wages of drivers and helpers	1,392,406,804	1,469,755,129	9,904,173
6	Fuel (including fuel tax)	818,092,382	811,975,340	8,995,232
7	Tires and tubes	141,618,939	150,160,752	2,245,533
8	Other operating supplies and expenses	262,787,230	284,288,330	3,179,530
9	Payments to lessor operators (e.g., brokers)	1,672,274,019	1,919,667,690	13,860,045
10	Piggyback expenses	84,862,306	90,830,088	24,446
11	Other (e.g., interline)	184,996,766	220,509,880	1,713,302
12	Equipment rentals	119,066,667	151,368,686	1,667,001
13	Depreciation of revenue equipment	440,605,354	494,146,025	4,978,331
14	Total transportation expenses	5,116,709,467	5,592,701,920	46,567,593
	Maintenance of revenue equipment (trucks, tractors, trailers):			
15	Salaries and wages of mechanics and maintenance personnel	171,495,445	174,948,475	1,301,257
16	Other maintenance expenses	582,712,083	605,557,489	5,950,898
17	Total maintenance and garage expenses	754,207,528	780,505,964	7,252,155
	Terminal, platform and warehouse expenses:			
18	Salaries and wages of terminal employees	325,757,086	329,707,582	2,014,617
19	Other terminal expenses (including rents paid)	231,024,748	226,301,306	1,942,391
20	Total terminal expenses	556,781,834	556,008,888	3,957,008
	Administrative and general expenses:			
21	Salaries and wages	445,793,903	510,093,610	5,059,190
22	Insurance, claims and safety	237,064,064	269,033,209	2,471,291
23	Taxes and licences (excluding income tax)	137,030,839	152,692,838	1,074,491
24	Unemployment insurance, pension funds and other employee benefits	412,453,542	459,851,759	2,355,129
25	Depreciation of buildings and equipment	40,943,334	41,870,465	431,466
26	Other general expenses	507,656,244	573,861,188	4,972,407
27	Total administrative and general expenses	1,780,941,926	2,007,403,069	16,363,974
28	TOTAL OPERATING EXPENSES	8,208,640,755	8,936,619,841	74,140,730
	Net Income:			
29	Net motor-carrier operating revenue	419,441,170	408,217,544	4,640,880

Figure 2.8

Le camionnage pour compte d'autrui, 1987: Compte d'exploitation et de recettes

Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick		
Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick		N°
Number – Nombre				
30	196	187	Transporteurs déclarants	1
Dollars				
33,354,094	145,682,086	378,280,771	RECETTES D'EXPLOITATION:	
1,299,189	6,182,754	14,720,664	Recettes de transport de marchandises	2
			Autres recettes (stockage, entreposage, emballage et subventions compris)	3
34,653,283	151,864,840	393,001,435	TOTAL, RECETTES D'EXPLOITATION, FRAIS D'EXPLOITATION	4
DÉPENSES D'EXPLOITATION:				
			Frais de transport:	
3,105,919	27,623,852	31,275,068	Traitements et salaires des chauffeurs et des aides	5
2,733,606	19,690,852	24,259,553	Carburant (taxe comprise)	6
376,336	3,298,480	5,643,916	Pneus et chambres à air	7
772,531	4,731,201	21,074,957	Autres fournitures d'exploitation	8
14,072,693	21,543,402	126,441,886	Location de camions avec chauffeurs (chauffeurs contractants)	9
0	106,192	198,020	Frais de transport rail-route	10
227,339	1,739,149	14,000,922	Autres (par ex., inter-réseaux)	11
554,555	2,650,327	1,926,239	Location de matériel	12
2,168,778	11,337,702	20,534,295	Amortissement du matériel productif	13
24,011,757	92,721,157	245,354,856	Total, dépenses de transport	14
			Entretien du matériel productif (camions, tracteurs et remorques):	
424,573	3,060,558	4,568,432	Traitements et salaires des mécaniciens et du personnel d'entretien	15
1,933,497	13,685,015	23,364,340	Autres dépenses d'entretien	16
2,358,070	16,745,573	27,932,772	Total, dépenses d'entretien et frais de garage	17
			Frais de terminus, de plate-forme et d'entreposage:	
917,674	3,671,209	10,842,666	Traitements et salaires des employés de terminus	18
492,038	2,138,138	13,393,182	Autres frais de terminus (loyers versés compris)	19
1,409,712	5,809,347	24,235,848	Total, frais de terminus	20
			Frais administratifs et généraux:	
1,234,396	8,797,760	16,764,178	Traitements et salaires	21
1,506,447	4,883,690	10,416,203	Assurances, réclamations et sécurité	22
361,117	2,470,163	5,553,540	Taxes et permis d'exploitation (sauf l'impôt sur le revenu)	23
896,384	5,875,215	10,830,340	Contributions patronales à l'assurance-chômage, aux caisses de pensions et autres avantages sociaux	24
298,620	811,976	1,185,210	Amortissement des bâtiments et du matériel	25
1,444,199	8,474,134	25,809,943	Autres frais généraux	26
5,741,163	31,312,938	70,559,414	Total, dépenses administratives et générales	27
33,520,702	146,589,015	368,082,890	TOTAL, GÉNÉRAL, DÉPENSES D'EXPLOITATION	28
			Recettes nettes:	
1,132,581	5,275,825	24,918,545	Recettes nettes d'exploitation de l'entreprise de camionnage	29

Figure 2.8

For-hire Trucking, 1987: Operating and Income Accounts – Concluded

No.		Québec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan
		Number – Nombre			
1	Carriers reporting	1,676	1,614	253	283
		Dollars			
OPERATING REVENUES:					
2	Freight transportation revenue	1,611,313,970	3,710,434,785	801,623,030	234,572,330
3	Other revenues (including storage warehousing, packing, and subsidies)	29,365,889	63,028,285	4,805,853	5,604,331
4	TOTAL OPERATING REVENUES	1,640,679,859	3,773,463,070	806,428,883	240,176,661
OPERATING EXPENSES:					
Transportation expenses:					
5	Salaries and wages of drivers and helpers	281,127,394	633,363,773	109,666,668	33,031,982
6	Fuel (including fuel tax)	187,803,871	299,188,896	62,557,082	24,263,646
7	Tires and tubes	32,843,339	52,233,326	10,055,580	4,340,697
8	Other operating supplies and expenses	49,892,603	124,832,633	23,296,158	4,581,189
9	Payments to lessor operators (e.g., brokers)	229,380,834	676,937,330	203,339,405	67,756,450
10	Piggyback expenses	2,933,024	45,649,412	39,037,886	1,821,275
11	Other (e.g., interline)	40,851,540	103,712,357	17,150,298	2,877,321
12	Equipment rentals	30,603,831	65,863,906	9,395,489	4,447,857
13	Depreciation of revenue equipment	92,588,920	184,825,452	39,052,473	13,670,935
14	Total transportation expenses	948,025,356	2,186,607,085	513,551,039	156,791,352
Maintenance of revenue equipment (trucks, tractors, trailers):					
15	Salaries and wages of mechanics and maintenance personnel	31,995,385	76,360,289	13,508,465	3,780,407
16	Other maintenance expenses	144,065,080	201,381,361	37,930,488	16,444,101
17	Total maintenance and garage expenses	176,060,465	277,741,650	51,438,953	20,224,508
Terminal, platform and warehouse expenses:					
18	Salaries and wages of terminal employees	45,179,799	180,799,165	46,960,793	2,398,598
19	Other terminal expenses (including rents paid)	26,160,249	118,055,533	30,911,211	2,015,523
20	Total terminal expenses	71,340,048	298,854,698	77,872,004	4,414,121
Administrative and general expenses:					
21	Salaries and wages	72,345,330	219,929,806	31,981,036	15,220,967
22	Insurance, claims and safety	53,151,731	118,145,724	14,589,293	6,399,696
23	Taxes and licences (excluding income tax)	28,999,562	58,173,277	12,656,470	6,006,081
24	Unemployment insurance, pension funds and other employee benefits	81,493,350	216,459,432	40,484,853	8,329,847
25	Depreciation of buildings and equipment	6,580,811	16,256,682	5,199,291	1,156,617
26	Other general expenses	112,221,879	236,292,965	38,599,231	11,811,848
27	Total administrative and general expenses	354,792,663	865,257,886	143,510,174	48,925,056
28	TOTAL OPERATING EXPENSES	1,550,218,532	3,628,461,319	786,372,170	230,355,037
Net Income:					
29	Net motor-carrier operating revenue	90,461,327	145,001,751	20,056,713	9,821,624

Figure 2.8

Le camionnage pour compte d'autrui, 1987: Compte d'exploitation et de recettes – fin

Alberta	British Columbia Colombie- Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest		Nº
Number – Nombre					
1,125	1,240	14	14	Transporteurs déclarants	1
Dollars					
RECETTES D'EXPLOITATION:					
1,154,504,214	972,877,191	29,409,924	22,566,845	Recettes de transport de marchandises	2
20,838,840	24,001,063	74,624	1,515,043	Autres recettes (stockage, entreposage, emballage et subventions compris)	3
1,175,343,054	996,878,254	29,484,548	24,081,888	TOTAL, RECETTES D'EXPLOITATION, FRAIS D'EXPLOITATION	4
DÉPENSES D'EXPLOITATION:					
Frais de transport:					
186,440,792	145,416,522	5,694,296	3,104,690	Traitements et salaires des chauffeurs et des aides	5
102,368,429	76,621,636	2,283,534	1,209,003	Carburant (taxe comprise)	6
19,458,594	18,923,955	385,017	355,979	Pneus et chambres à air	7
26,742,840	22,854,029	1,466,852	863,807	Autres fournitures d'exploitation	8
281,146,627	274,952,390	4,351,467	5,885,161	Location de camions avec chauffeurs (chauffeurs contractants)	9
324,184	735,649	...	...	Frais de transport rail-route	10
9,549,015	28,562,971	16,399	109,267	Autres (par ex., inter-réseaux)	11
16,157,852	16,988,254	684,403	428,972	Location de matériel	12
73,380,187	48,817,584	1,227,545	1,563,823	Amortissement du matériel productif	13
715,568,520	633,872,990	16,109,513	13,520,702	Total, dépenses de transport	14
Entretien du matériel productif (camions, tracteurs et remorques):					
24,139,296	14,364,594	1,276,017	169,202	Traitements et salaires des mécaniciens et du personnel d'entretien	15
83,079,811	74,283,441	1,807,739	1,631,718	Autres dépenses d'entretien	16
107,219,107	88,648,035	3,083,756	1,800,920	Total, dépenses d'entretien et frais de garage	17
Frais de terminus, de plate-forme et d'entreposage:					
24,624,122	10,919,901	328,493	1,050,545	Traitements et salaires des employés de terminus	18
19,655,937	10,969,569	227,654	339,881	Autres frais de terminus (loyers versés compris)	19
44,280,059	21,889,470	556,147	1,390,426	Total, frais de terminus	20
Frais administratifs et généraux:					
73,737,464	62,340,424	915,101	1,767,958	Traitements et salaires	21
33,995,660	22,010,756	872,095	590,623	Assurances, réclamations et sécurité	22
21,234,347	15,039,476	793,072	331,242	Taxes et permis d'exploitation (sauf l'impôt sur le revenu)	23
48,466,975	41,791,130	1,744,168	1,124,936	Contributions patronales à l'assurance-chômage, aux caisses de pensions et autres avantages sociaux	24
6,160,224	3,613,289	13,073	163,206	Amortissement des bâtiments et du matériel	25
68,704,801	60,778,087	3,419,483	1,332,211	Autres frais généraux	26
252,299,471	205,573,162	7,756,992	5,310,176	Total, dépenses administratives et générales	27
1,119,367,157	949,983,657	27,506,408	22,022,224	TOTAL, GÉNÉRAL, DÉPENSES D'EXPLOITATION	28
Recettes nettes:					
55,975,897	46,894,597	1,978,140	2,059,664	Recettes nettes d'exploitation de l'entreprise de camionnage	29

REVENUES AND EXPENSES

Figure 2.8 shows the operating and income accounts of the for-hire trucking carriers reporting for 1987. The operating revenue of \$9,345 million represents a 8.3% increase over the \$8,628 million total reported in 1986. However, the operating revenue generated per carrier remained unchanged at \$1.4 million due to an increase in the number of carriers reporting, from 6,211 in 1986 to 6,729 in 1987.

The operating expenses increased by 9.5% whereas operating revenues increased by 9.0% thereby leading to a deterioration in the operating ratio from .951 in 1986 to .956 in 1987.

The number of carriers domiciled in the province of Quebec exceeded the number of carriers domiciled in Ontario, by 62. But the average revenue generated per carrier domiciled in Quebec was \$1.0 million in contrast to \$2.4 million generated per carrier domiciled in Ontario. This provincial difference in average revenue per company is attributable to the location of the head offices of some very large interprovincial companies in the province of Ontario. Moreover, a greater proportion of total carriers domiciled in the province of Quebec are engaged in local transportation.

However, the carriers domiciled in the provinces of Ontario and Quebec together consisted of 48.9% in terms of number of carriers and accounted for 57.9% of operating revenues.

Of all the provinces/territories, the highest average revenue per carrier of \$3.2 million was shown by an average sized carrier domiciled in Manitoba, the reason again being the location of the head offices of a few very large companies in the province.

RECETTES ET DÉPENSES

La figure 2.8 indique les recettes et les dépenses d'exploitation des entreprises de camionnage pour compte d'autrui observées. Les recettes d'exploitation de \$9,345 millions représentent une augmentation de 8.3% par rapport aux recettes de \$8,628 millions déclarées en 1986. Les recettes d'exploitation par transporteur sont cependant demeurées inchangées à \$1.4 million en raison de l'augmentation du nombre de transporteurs déclarants, passant de 6,211 en 1986 à 6,729 en 1987.

Les dépenses d'exploitation ont augmenté de 9.5%, tandis que les recettes d'exploitation ont augmenté de 9.0%, ce qui a entraîné une détérioration du ratio d'exploitation qui est passé de .951 en 1986 à .956 en 1987.

Le nombre de transporteurs domiciliés dans la province du Québec dépassait de 62 le nombre de transporteurs domiciliés en Ontario. Cependant, les recettes moyennes par transporteur domicilié au Québec s'élevaient à \$1.0 million comparativement à \$2.4 millions par transporteur domicilié en Ontario. Cet écart au niveau des recettes moyennes par entreprise est imputable à l'emplacement du siège social de certaines grandes entreprises interprovinciales en Ontario. Par ailleurs, une plus grande proportion de l'ensemble des transporteurs domiciliés au Québec effectue des trajets locaux.

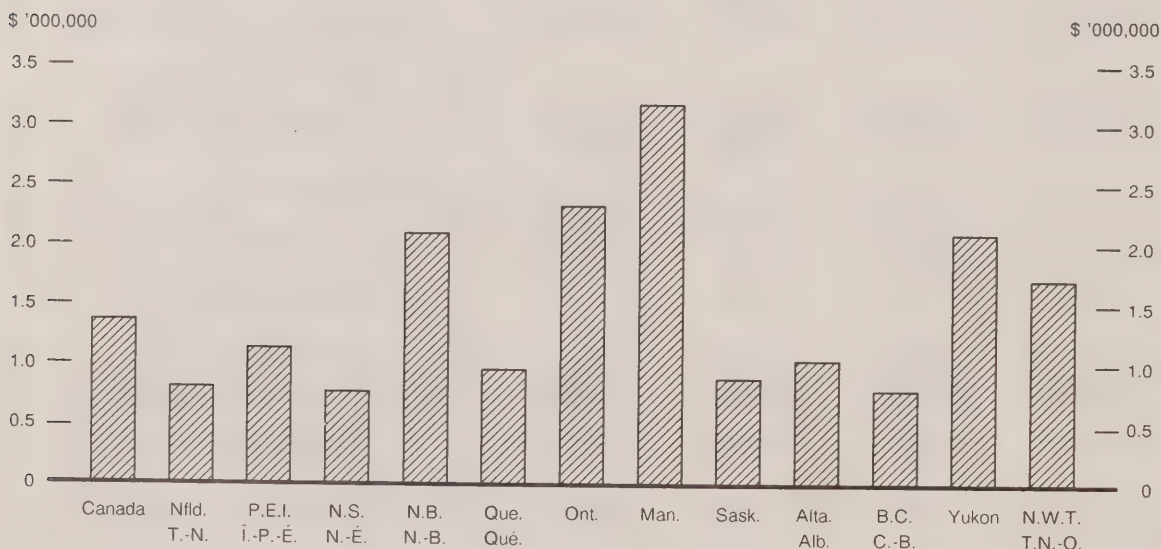
Les transporteurs domiciliés dans les provinces de l'Ontario et du Québec comptaient pour 48.9% de l'ensemble des transporteurs et 57.9% des recettes d'exploitation.

Pour l'ensemble des provinces et des territoires, c'est une entreprise de taille moyenne domiciliée au Manitoba qui a enregistré les recettes moyennes les plus élevées (\$3.2 millions), en raison toujours de l'emplacement du siège social de quelques grandes entreprises dans la province.

Figure 2.9

For-hire Trucking, 1987: Average Revenue per Carrier by Province or Territory of Domicile

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Recettes moyennes par transporteur selon la province ou le territoire de domicile



The operating ratio at the national level in 1987 was .956. But at the provincial/territorial level, it varied from a low of .914 in the Northwest Territories to a high of .975 in the province of Manitoba.

En 1987, le ratio d'exploitation au niveau national se chiffrait à .956. Cependant, au niveau des provinces et des territoires, il a varié pour passer de .914 dans les Territoires du Nord-Ouest à .975 dans la province du Manitoba.

Insurance claims and safety expenses increased from \$237 million in 1986 to \$269 million in 1987. These expenses as a proportion of total operating expenses, remained almost the same for the two years.

Les frais au titre des assurances, des réclamations et de la sécurité sont passés de \$237 millions en 1986 à \$269 millions en 1987. Ces frais, en proportion des dépenses totales d'exploitation, sont demeurés presque inchangés par rapport à l'année précédente.

Total payments to broker operators in 1987 consisted of 21.5% of the total operating expenses. However, provinces such as Quebec spent 14.8% of their expenses on the utilization of broker operators whereas 42.0% of the total operating expenses of carriers domiciled in Prince Edward Island were paid to broker operators.

Les paiements versés aux chauffeurs contractants en 1987 comptaient pour 21.5% des dépenses totales d'exploitation. Cependant, des provinces telles que le Québec ont consacré 14.8% de leurs dépenses à l'achat de services de transport, tandis que l'Île-du-Prince-Édouard a consacré 42.0% des dépenses totales d'exploitation à l'achat de ces services.

Figure 2.10

For-hire Trucking, 1987: Profit Margin, by Province or Territory of Domicile

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Marge bénéficiaire, selon la province ou le territoire de domicile

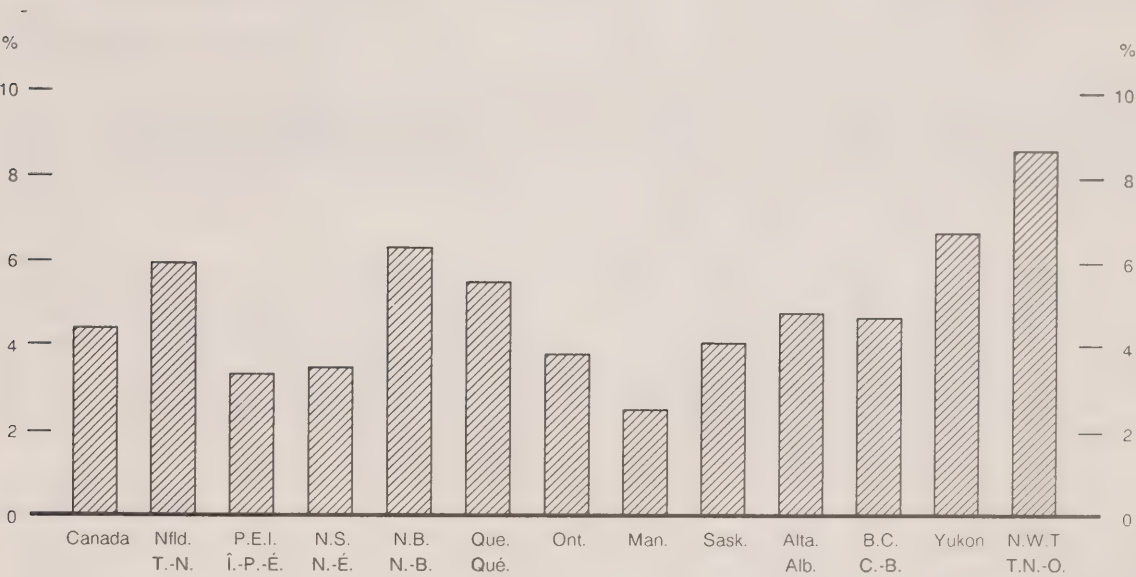


Figure 2.11

For-hire Trucking, 1986-1987: Distribution of the Revenue Dollar

Camionnage pour compte d'autrui, 1986-1987: Ventilation du dollar-recette

Year Année	Expenses – Dépenses							Total expenses Dépenses totales	Net revenue Recette nette
	Transportation	Insurance and safety	Maintenance of equipment	Depreciation	Terminal	Taxes and licences	Administration and general		
	Transport	Assurances et sécurité	Entretien de l'équipement	Amortissement	Terminus	Impôts et permis	Frais administratifs et généraux		
cents									
1986	54.2	2.7	8.7	5.6	6.5	1.6	15.8	95.1	4.9
1987	54.6	2.9	8.4	5.7	5.9	1.6	16.5	95.6	4.4

It has been noted in the past few years that reporting carriers have been increasing their expenditures on equipment rentals and leasing. This trend continued in 1987, and the amount spent increased from \$119 million in 1986 to \$151 million in 1987, an increase of 26.9%.

The profit margin at the Canada level was 4.4%. It varied, however, among provinces and territories. The highest, 8.6% was recorded in the Northwest Territories and the lowest, 2.5% in Manitoba (see Figure 2.10).

HOW THE REVENUE DOLLAR IS SPENT

A greater proportion of the revenue dollar going towards operating expenses in 1987 brought about a decrease in the net revenue before income tax, from 4.9 cents to 4.4 cents.

Total expenses increased from 95.1 cents to 95.6 cents due mainly to increases in transportation and administration and general expenses. Decreases were recorded in maintenance of equipment and terminal expenses.

On a constaté, au cours des quelques dernières années, une augmentation dans les dépenses des transporteurs déclarants au titre de la location de matériel. La tendance s'est poursuivie en 1987 et les dépenses ont augmenté pour passer de \$119 millions en 1986 à \$152 millions en 1987 (26.9% de plus).

La marge bénéficiaire pour l'ensemble du Canada s'élevait à 4.4%. Elle variait toutefois dans l'ensemble des provinces et des territoires, allant de 8.6% dans les Territoires du Nord- Ouest à 2.5% au Manitoba (voir la figure 2.10).

VENTILATION DU DOLLAR-RECETTE

Une plus grande proportion du dollar-recette a été consacrée aux dépenses d'exploitation, ce qui a amené une diminution des recettes nettes avant impôt, passant de 4.9 cents à 4.4 cents.

Les dépenses totales sont passées de 95.1 cents à 95.6 cents en raison principalement de l'augmentation des frais généraux, administratifs et de transport. On a constaté une diminution des dépenses au niveau de l'entretien du matériel et de terminus.

Figure 2.12
For-hire Trucking 1983-1987: Purchased Transportation, Percent of Total Expenses
Camionnage pour compte d'autrui 1983-1987: Achat de services de transport, pourcentage des dépenses totales

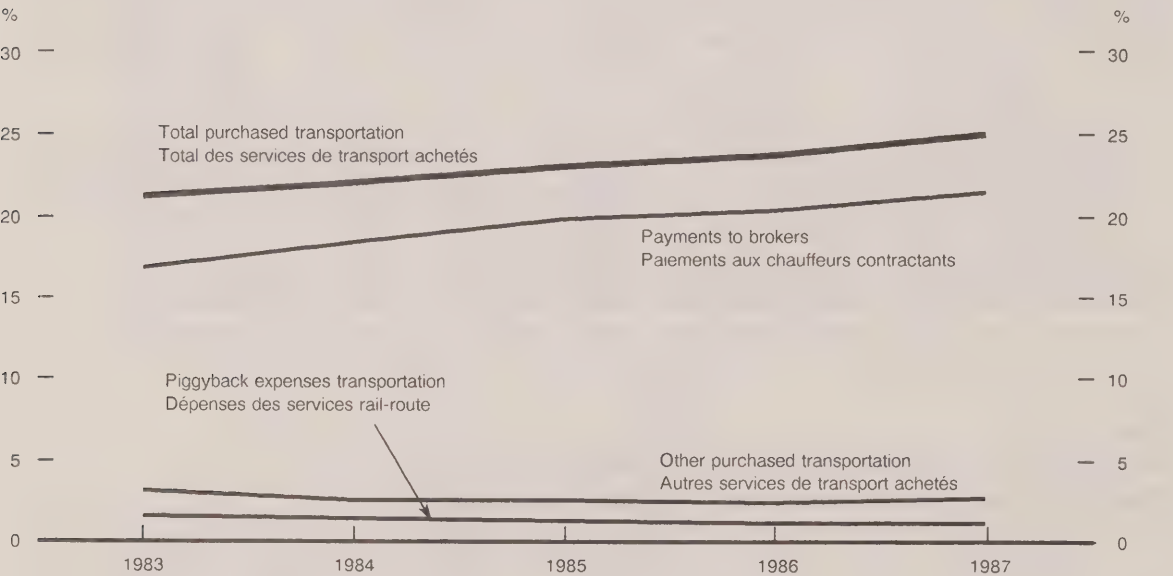


Figure 2.12

For-hire Trucking : Purchased Transportation, 1983-1987**Camionnage pour compte d'autrui: Achat de services de transport, 1983-1987**

	Payments to brokers transportation	Piggyback expenses transportation	Other purchased expenses	Total purchased	Total operating expenses
	Paiements aux chauffeurs contractants	Dépenses des services rail-route	Autres services achetés	Total des services achetés	Dépenses d'exploitation totales
	\$'000	\$'000	\$'000	\$'000	\$'000
1983	981,589	80,682	174,284	1,236,555	5,845,764
1984	1,239,860	88,721	162,788	1,491,369	6,775,743
1985	1,542,727	86,141	185,746	1,814,614	7,844,708
1986	1,672,274	84,862	184,996	1,942,132	8,208,641
1987	1,919,668	90,830	220,510	2,231,008	8,936,620

PURCHASED TRANSPORTATION

Over the past few years, for-hire trucking carriers have increasingly utilized purchased transportation which includes broker operator services, piggybacking and other services such as interlining. This trend for the 1983-1987 period is shown in Figure 2.12 in terms of total purchased transportation and its components as a proportion of total operating expenses.

Total purchased transportation increased from 21.2% in 1983 to 25.0% in 1987. The major portion of purchased transportation was allocated to broker payments which have steadily increased and attained 21.5% in 1987. Piggyback expenses accounted for a low, 1.4% in 1983 which declined further to 1.0% in 1986 and remained the same for 1987. Other purchased transportation expenses, such as interlining, have remained 3.0% or less over the five year period.

BALANCE SHEET

The Balance Sheet in Figure 2.13 shows that the for-hire trucking carriers reporting for 1987 owned \$5.2 billion worth of assets. This is an increase of 9.4% from 1986. Total liabilities in 1987 amounted to \$3.6 billion of which \$1.6 billion was long term debt.

The financial situation of the industry surveyed is summarized below:

- the liquidity as measured by the current ratio remained unchanged at 95.9%.
- the asset utilization ratio, representing the revenue generated by each dollar of asset, also remained unchanged between 1986 and 1987, at 1.8.
- the extent to which borrowed funds were utilized by the industry also remained stable for the two years. This extent was measured in terms of the Net Debt Worth ratio which was 1.1 and the Debt Equity ratio which was 2.3. The net debt represents the difference between total liabilities and current assets.

ACHAT DE SERVICES DE TRANSPORT

Ces dernières années, la part des dépenses consacrée à l'achat de services de transport a progressivement augmenté, ces services comprenant les services de chauffeurs contractants, les services rail-route et d'autres services tels que les transferts. La figure 2.12 présente les données pour la période 1983-1987 au titre de l'achat de services de transport et de ses composants, ainsi que le pourcentage des dépenses totales d'exploitation.

La part des frais de services de transport a augmenté pour passer de 21.2% en 1983 à 25.0% en 1987. Les paiements versés aux chauffeurs contractants représentaient une proportion importante des frais de services de transport. Ces frais ont continué d'augmenter pour atteindre 21.5% en 1987. Les frais des services rail-route comptaient pour seulement 1.4% en 1983; ils sont passés à 1.0% en 1986 et sont demeurés inchangés en 1987. D'autres services achetés tels que les transferts sont demeurés à 3.0% ou moins au cours de la période quinquennale.

BILAN

Comme l'indique le bilan à la figure 2.13, les entreprises de camionnage pour compte d'autrui déclaraient en 1987 un actif de \$5.2 milliards, une augmentation de 9.4% par rapport à 1986. En 1987, le passif total était de \$3.6 milliards, dont \$1.6 milliard sous forme de dette à long terme.

La situation financière de cette branche d'activité se résume comme suit:

- la liquidité, mesurée par le ratio du fonds de roulement, est demeurée à 95.9%.
- le ratio d'utilisation de l'actif, qui représente les recettes générées par chaque dollar d'actif, est aussi demeuré inchangé à 1.8 entre 1986 et 1987.
- L'utilisation des sommes empruntées est demeurée inchangée pendant les deux années en question. Cette utilisation est mesurée par le ratio de la valeur nette de la dette (1.1) et le ratio d'endettement (2.3). La dette nette est la différence entre le total du passif et l'actif à court terme.

Figure 2.13

For-Hire Trucking, 1986 and 1987: Balance Sheet

No.	Canada 1986	Canada 1987	Newfoundland Terre-Neuve	
Dollars				
Assets:				
Current assets:				
1	Cash on hand and in bank	211,502,508	258,441,583	3,509,345
2	Accounts receivable	1,099,477,012	1,230,866,815	8,835,145
3	Prepaid expenses	103,162,821	112,373,070	1,222,201
4	Materials and supplies inventory (fuel, parts, tires)	73,582,260	79,620,830	231,052
5	Other current assets	231,187,027	238,584,208	2,936,280
6	Total current assets	1,718,911,628	1,919,886,506	16,734,023
Fixed assets – Original cost (motor carrier freight business):				
7	Land and buildings	629,758,841	633,296,205	6,997,265
8	Less accumulated depreciation	144,394,964	153,045,038	1,578,321
9	Revenue equipment (trucks, tractors, trailers, etc.)	3,917,134,805	4,364,907,844	36,880,983
10	Less accumulated depreciation	2,163,338,355	2,374,877,107	21,072,258
11	Equipment and other operating property (garage, office, etc.)	333,507,045	378,835,665	2,597,451
12	Less accumulated depreciation	181,330,216	204,571,718	1,384,867
13	Fixed assets - Original cost (other than motor carrier business)	162,789,886	150,371,349	1,079,496
14	Less accumulated depreciation	49,753,209	46,347,254	447,999
15	Other assets (investments, intangibles, etc.)	551,034,856	552,684,064	1,842,412
16	GRAND TOTAL ASSETS	4,774,320,317	5,221,140,516	41,648,185
Liabilities and owner(s) equity:				
Current liabilities:				
17	Bank loans	361,961,068	392,865,659	3,145,853
18	Accounts payable	960,319,893	1,028,786,958	6,168,366
19	Other current liabilities	468,882,641	580,498,699	5,098,680
20	Total current liabilities	1,791,163,302	2,002,151,316	14,412,899
21	Long term debt	1,534,781,852	1,644,878,907	12,246,571
22	Total liabilities	3,325,945,154	3,647,030,223	26,659,470
Owner(s) equity:				
23	Capital stock	345,527,035	363,969,466	1,687,399
24	Retained earnings	1,102,847,828	1,210,140,827	13,301,316
25	Total owner(s) equity	1,448,374,863	1,574,110,293	14,988,715
26	GRAND TOTAL LIABILITIES AND OWNER(S) EQUITY	4,774,320,317	5,221,140,516	41,648,185

Figure 2.13

Le camionnage pour compte d'autrui, 1986 et 1987: Bilan

Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick		
Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick		N ^o
Dollars				
Actifs:				
Disponibilités:				
935,389	5,220,348	5,675,114	Encaisse et dépôts	1
4,463,903	17,690,043	42,725,125	Comptes à recevoir	2
758,586	1,627,582	2,477,662	Dépenses payées d'avance	3
159,130	1,591,807	3,391,952	Matériel et fournitures en stock (carburant, pièces et pneus)	4
480,560	1,642,731	22,442,733	Autres disponibilités	5
6,797,568	27,772,511	76,712,586	Total, disponibilités	6
Immobilisations – Coût original (entreprise de transport):				
2,217,268	8,737,546	21,265,015	Terrains et bâtiments	7
410,133	1,934,643	5,216,371	Moins amortissement accumulé	8
15,752,140	83,614,157	157,325,165	Matériel productif (camions, tracteurs, remorques, etc.)	9
8,788,844	47,236,603	89,743,209	Moins amortissement accumulé	10
1,318,142	7,101,193	8,951,947	Matériel et autres biens d'exploitation (garage, bureau, etc.)	11
735,945	3,887,264	5,142,866	Moins amortissement accumulé	12
...	2,442,830	172,092	Immobilisations – Coût original (autres que pour l'entreprise de transport)	13
...	1,550,715	76,812	Moins amortissement accumulé	14
1,108,801	4,275,381	20,548,938	Autres éléments d'actif (placements, valeurs incorporelles, etc.)	15
17,258,997	79,334,393	184,796,485	TOTAL GÉNÉRAL, ACTIF	16
Passif et avoir des actionnaires:				
Exigibilités:				
381,498	6,123,155	13,432,599	Emprunts bancaires	17
2,946,889	14,839,767	38,936,360	Comptes à payer	18
2,096,287	19,695,834	12,914,966	Autres exigibilités	19
5,424,674	40,658,756	65,283,925	Total, exigibilités	20
5,809,156	20,227,436	54,888,308	Dettes à long terme	21
11,233,830	60,886,192	120,172,233	Total, passif	22
Avoir des actionnaires:				
712,835	896,423	2,186,498	Capital-actions	23
5,312,332	17,551,778	62,437,754	Bénéfices non répartis	24
6,025,167	18,448,201	64,624,252	Total, avoir des actionnaires	25
17,258,997	79,334,393	184,796,485	TOTAL GÉNÉRAL, PASSIF ET AVOIR DES ACTIONNAIRES	26

Figure 2.13

For-hire Trucking, 1986 and 1987: Balance Sheet – Concluded

		Québec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan
No.					
		Dollars			
Assets:					
Current assets:					
1	Cash on hand and in bank	56,148,593	83,936,728	7,733,922	6,392,358
2	Accounts receivable	243,358,887	516,356,212	116,509,490	24,754,868
3	Prepaid expenses	20,334,311	44,673,501	8,090,714	3,659,816
4	Materials and supplies inventory (fuel, parts, tires)	16,567,041	27,102,291	7,060,961	2,070,527
5	Other current assets	45,064,693	90,564,501	12,755,104	5,217,744
6	Total current assets	381,473,525	762,633,233	152,150,191	42,095,313
Fixed assets – Original cost (motor carrier freight business):					
7	Land and buildings	89,286,377	247,400,152	76,008,295	19,541,572
8	Less accumulated depreciation	22,853,100	66,976,968	12,862,113	4,000,534
9	Revenue equipment (trucks, tractors, trailers, etc.)	855,409,748	1,664,114,796	334,838,051	104,792,863
10	Less accumulated depreciation	448,742,626	868,712,998	195,071,210	59,078,808
11	Equipment and other operating property (garage, office, etc.)	64,607,298	158,457,061	38,325,272	7,774,953
12	Less accumulated depreciation	36,518,492	84,373,000	19,268,104	4,155,322
13	Fixed assets – Original cost (other than motor carrier business)	16,862,778	33,298,713	7,990,792	785,303
14	Less accumulated depreciation	6,770,696	20,082,221	1,663,451	491,392
15	Other assets (investments, intangibles, etc.)	107,328,360	225,157,880	72,043,696	6,034,012
16	GRAND TOTAL ASSETS	1,000,083,172	2,050,916,648	452,491,419	113,297,960
Liabilities and owner(s) equity:					
Current liabilities:					
17	Bank loans	72,616,801	145,832,468	43,688,499	14,068,579
18	Accounts payable	190,100,305	457,563,856	89,278,846	20,884,700
19	Other current liabilities	109,043,853	214,629,180	53,307,750	12,364,030
20	Total current liabilities	371,760,959	818,025,504	186,275,095	47,317,309
21	Long term debt	305,788,226	634,553,654	115,843,442	34,549,477
22	Total liabilities	677,549,185	1,452,579,158	302,118,537	81,866,786
Owner(s) equity:					
23	Capital stock	93,102,708	123,853,660	83,914,797	3,159,114
24	Retained earnings	229,431,279	474,483,830	66,458,085	28,272,060
25	Total owner(s) equity	322,533,987	598,337,490	150,372,882	31,431,174
26	GRAND TOTAL LIABILITIES AND OWNER(S) EQUITY	1,000,083,172	2,050,916,648	452,491,419	113,297,960

Figure 2.13

Le camionnage pour compte d'autrui, 1986 et 1987: Bilan – fin

Alberta	British Columbia	Yukon	Northwest Territories		N°
	Colombie- Britannique		Territoires du Nord-Ouest		
Dollars					
Actifs:					
Disponibilités:					
47,011,992	40,121,306	1,218,956	537,532	Encaisse et dépôts	1
140,786,204	110,272,448	1,743,294	3,371,196	Comptes à recevoir	2
15,823,225	13,172,301	317,559	215,612	Dépenses payées d'avance	3
15,963,852	4,913,052	388,353	180,812	Matériel et fournitures en stock (carburant, pièces et pneus)	4
38,042,114	19,243,606	58,995	135,147	Autres disponibilités	5
257,627,387	187,722,713	3,727,157	4,440,299	Total, disponibilités	6
Immobilisations – Coût original (entreprise de transport):					
108,869,894	47,074,072	1,776,477	4,122,272	Terrains et bâtiments	7
24,987,074	11,369,156	308,261	548,364	Moins amortissement accumulé	8
648,068,985	444,042,418	9,731,082	10,337,456	Matériel productif (camions, tracteurs, remorques, etc.)	9
375,218,983	250,705,175	4,462,979	6,043,414	Moins amortissement accumulé	10
58,683,960	29,521,385	244,275	1,252,728	Matériel et autres biens d'exploitation (garage, bureau, etc.)	11
32,153,347	16,161,221	121,379	669,911	Moins amortissement accumulé	12
77,220,763	10,239,817	24,045	254,720	Immobilisations – Coût original (autres que pour l'entreprise de transport)	13
11,507,018	3,711,119	3,881	41,950	Moins amortissement accumulé	14
70,525,252	43,153,840	298,986	366,506	Autres éléments d'actif (placements, valeurs incorporelles, etc.)	15
777,129,819	479,807,574	10,905,522	13,470,342	TOTAL GÉNÉRAL, ACTIF	16
Passif et avoir des actionnaires:					
Exigibilités:					
53,038,972	35,183,106	4,406,051	948,078	Emprunts bancaires	17
113,411,949	91,006,847	1,205,070	2,444,003	Comptes à payer	18
79,328,722	69,790,850	274,369	1,954,178	Autres exigibilités	19
245,779,643	195,980,803	5,885,490	5,346,259	Total, exigibilités	20
294,235,112	160,435,663	1,824,871	4,476,991	Dette à long terme	21
540,014,755	356,416,466	7,710,361	9,823,250	Total, passif	22
Avoir des actionnaires:					
38,871,928	14,703,954	150,614	729,536	Capital-actions	23
198,243,136	108,687,154	3,044,547	2,917,556	Bénéfices non répartis	24
237,115,064	123,391,108	3,195,161	3,647,092	Total, avoir des actionnaires	25
777,129,819	479,807,574	10,905,522	13,470,342	TOTAL GÉNÉRAL, PASSIF ET AVOIR DES ACTIONNAIRES	26

Figure 2.14

For-hire Trucking, 1983-1987: Revenue Contribution by Area of Operation

Camionnage pour compte d'autrui, 1983-1987: Répartition des recettes selon la région d'exploitation

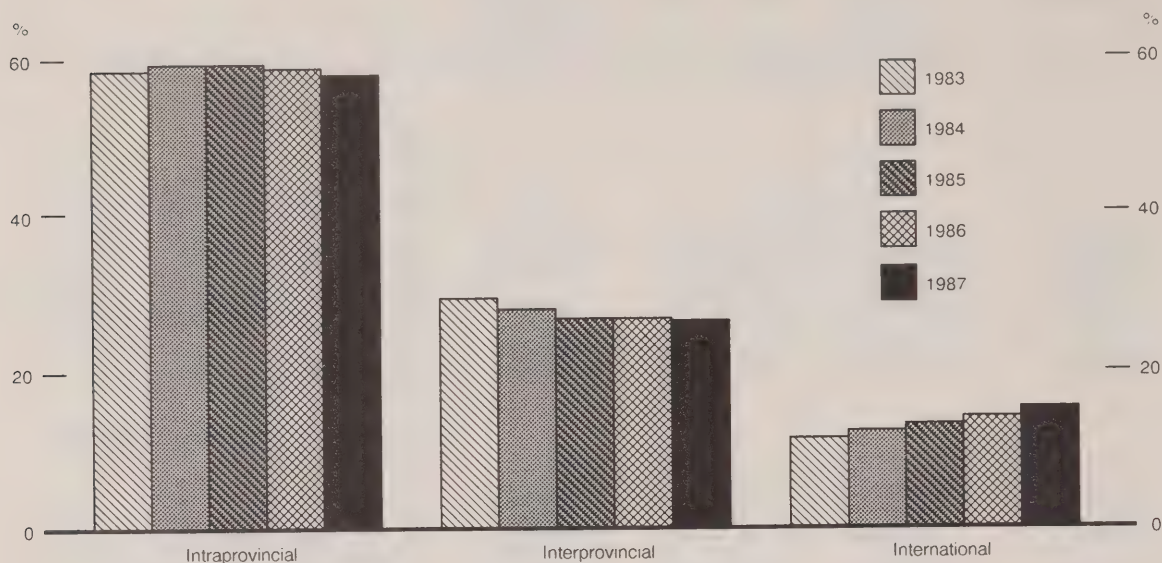


Figure 2.14

For-hire Trucking, 1983-1987: Revenue by Area of Operation

Camionnage pour compte d'autrui, 1983-1987: Recettes selon la région d'exploitation

Year	Intraprovincial	Interprovincial	International	Total
Année				
\$ million				
1983	3,579	1,802	707	6,088
1984	4,239	1,993	882	7,114
1985	4,894	2,206	1,109	8,209
1986	5,091	2,312	1,225	8,628
1987	5,439	2,473	1,433	9,345

TYPES OF REVENUES INTERPROVINCIAL, INTRAPROVINCIAL AND INTERNATIONAL

Figure 2.14 shows the distribution of total operating revenues of all carriers according to the area of operation. Though a major proportion of trucking activity takes place intraprovincially, during the past five years the contribution of international movements to total operating revenues have increased, from 14.2% in 1983 to 15.3%, in 1987. In the last three years, the share of interprovincial transportation has stabilized whereas intraprovincial activity has been declining since 1984. Between 1986 and 1987, the share of intraprovincial revenue has declined from 59.0% to 58.2%.

EMPLOYMENT AND COMPENSATION

Information concerning employment and compensation regarding the for-hire trucking industry is contained in Figures 2.15, 2.16 and 2.17. The total number of employees increased 5.4%, from 97,277 in 1986 to 102,178, in 1987. This increase is due mainly to an increase in the number of carriers reporting in 1987. Grand total compensation increased by 6.8%. The average compensation per employee increased from \$28,011 in 1986 to \$28,473 in 1987 an increase of 1.6%, which is much lower than the national rate of inflation of 4.0%, for 1987.

On a provincial level, the highest average wage of \$31,443 was recorded in the Yukon followed by \$30,503 in Ontario and the lowest in Prince Edward Island (\$19,269).

The highest paid category of employment was equipment maintenance and garage employees earning an average of \$30,956 annually followed by sales and other general employees with an average of \$29,066. Drivers (including supervisors and helpers) earned \$28,348 on average, in 1987.

In 1987, the average sized trucking company at the national level, employed 15 people. The average varied across the country from a high of 32 in Manitoba to a low of 7 for British Columbia.

Total compensation as a proportion of total operating expenses has been declining steadily from 1983 to 1987 (Figure 2.16). This is the result of the increasing usage of broker operator services in recent years. As mentioned earlier, at the Canada level in 1983, carriers reporting spent 16.8% of their total expenses to purchase such services. In 1987, this share increased to 21.5%. Simultaneously, the wage portion of operating expenses declined from 36.5% in 1983 to 32.6%, in 1987.

DISTRIBUTION OF THE WAGE DOLLAR

The highest proportion of the wage dollar is spent on the salaries of transportation employees followed by the sales and general employees category. The smallest proportion goes towards maintenance employees (Figure 2.17).

The proportion of the wage dollar going towards transportation employees decreased from 59.5¢ in 1986 to 58.9¢ in 1987. The share of terminal and maintenance employees also decreased by 0.6¢. These decreases were balanced by an increased share of the wage dollar consumed by sales, advertising, administration and other general employees.

GENRES DE RECETTES TRANSPORT INTERPROVINCIAL, INTRAPROVINCIAL ET INTERNATIONAL

La figure 2.14 illustre la répartition des recettes totales d'exploitation de l'ensemble des transporteurs, selon la région d'exploitation. Bien que la part des recettes totales d'exploitation qui représente les mouvements intraprovinciaux soit importante, on a constaté, au cours des cinq dernières années, que la part des mouvements internationaux a augmenté pour passer de 11.6% en 1983 à 15.3% en 1987. Ces trois dernières années, la part des recettes tirées des mouvements interprovinciaux est demeurée inchangée, alors que celle des mouvements intraprovinciaux diminue depuis 1984. Entre 1986 et 1987, la part des recettes tirées des mouvements intraprovinciaux a diminué pour passer de 59.0% à 58.2%.

EMPLOI ET RÉMUNÉRATION

Les données sur l'emploi et la rémunération au sein de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui se trouvent aux figures 2.15, 2.16 et 2.17. Le nombre total d'employés a augmenté de 5.4%, pour passer de 97,277 en 1986 à 102,178 en 1987. Cette situation est en grande partie attribuable à l'augmentation du nombre de transporteurs déclarants en 1987. La rémunération totale a connu une hausse de 6.8%, et la rémunération moyenne par employé a augmenté de 1.6% pour passer de \$28,011 en 1986 à \$28,473 en 1987. Ce pourcentage est beaucoup moins élevé que le taux national d'inflation de 4% enregistré en 1987.

A l'échelle provinciale, c'est le Yukon qui a versé le salaire moyen le plus élevé (\$31,443), suivi de l'Ontario (\$30,503); le salaire moyen le plus bas était enregistré à l'Île-du-Prince-Édouard (\$19,269).

La catégorie d'employés la mieux rémunérée a été celle des employés de l'entretien du matériel et du garage (\$30,956 en moyenne par année), suivie de celle des employés de vente et autres (\$29,066 en moyenne). Les chauffeurs (y compris les surveillants et les aides) gagnaient \$28,348 en moyenne en 1987.

En 1987, une entreprise de camionnage de taille moyenne au Canada employait 15 personnes. Cette moyenne variait d'une région à l'autre du pays, allant de 32 employés au Manitoba à 7 employés en Colombie-Britannique.

La rémunération totale, en proportion des dépenses totales d'exploitation, a continué à baisser de 1983 à 1987 (figure 2.16). Cette situation est attribuable à l'accroissement, au cours des dernières années, de l'utilisation des chauffeurs contractants. Comme nous l'avons déjà mentionné, en 1983, à l'échelle nationale, les transporteurs déclarants ont consacré 16.8% de leurs dépenses totales à l'achat de tels services. En 1987, cette proportion est passée à 21.5%. En même temps, les salaires, en proportion des dépenses d'exploitation, ont diminué pour passer de 36.5% en 1983 à 32.6% en 1987.

RÉPARTITION DU DOLLAR SALARIAL

La plus forte proportion du dollar salarial est consacrée à la rémunération des employés chargés du transport, suivis des employés des ventes et des autres employés. La proportion la moins élevée est consacrée aux employés de l'entretien (figure 2.17).

La proportion du dollar salarial consacrée aux employés du transport a diminué pour passer de 59.5 cents à 58.9 cents en 1987. Les proportions consacrées aux employés de l'entretien et de terminus a également diminué de 0.6 cents. Cette situation a été contrebalancée par une augmentation de la part du dollar salarial consacrée aux employés des ventes, de la publicité, de l'administration et les autres employés.

Figure 2.15

For-hire Trucking, 1987: Average Compensation by Province or Territory of Domicile

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Rémunération moyenne selon la province ou le territoire de domicile

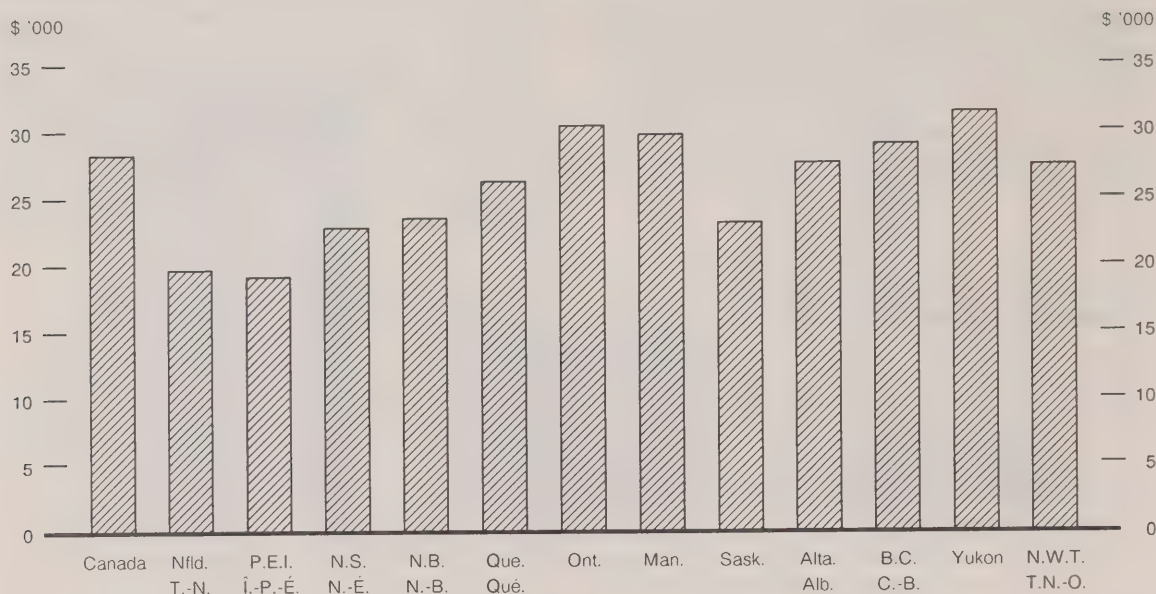


Figure 2.16

For-hire Trucking 1983-1987: Wages and Broker Costs as a Percentage of Total Expenses

Camionnage pour compte d'autrui, 1983-1987: Salaires et paiements aux chauffeurs contractants; pourcentage des dépenses

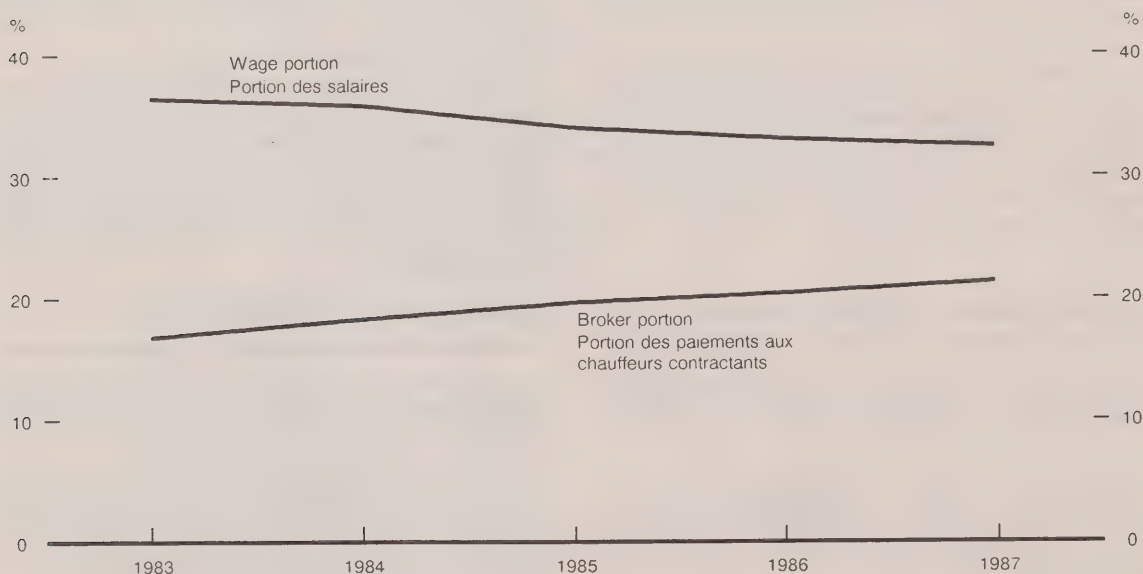


Figure 2.17

For-hire Trucking, 1986 and 1987: Distribution of the Wage Dollar
Camionnage pour compte d'autrui, 1986 et 1987: Ventilation du dollar salarial

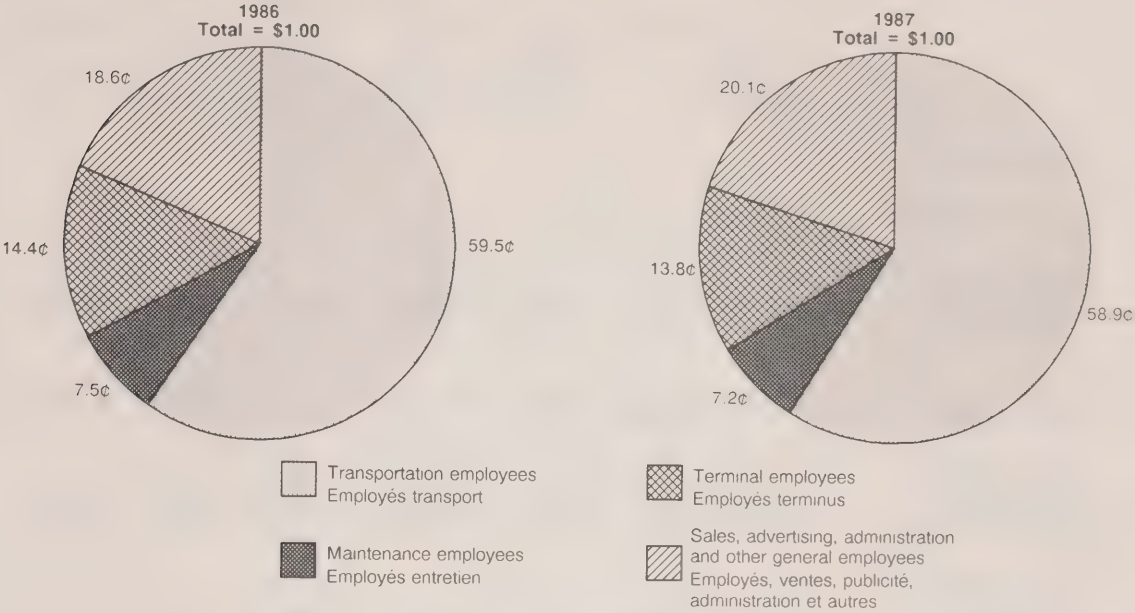


Figure 2.18

For-hire Trucking, 1987: Employees and Compensation¹

			Canada	New- found- land Terre- Neuve Édouard	Prince Edward Island Île-du- Prince-	Nova Scotia Nouvelle- Écosse	New Brunswick Nouveau- Brunswick	Québec
No.								
1	Carriers reporting	No.	6,729	97	30	196	187	1,676
Transportation employees:								
2	Drivers (including super- visors and helpers)	No.	59,872	581	182	1,343	1,554	12,382
3	Total compensation	\$	1,697,247,846	10,791,847	3,232,463	30,690,908	35,295,433	324,096,421
4	Average compensation	"	28,348	18,575	17,761	22,853	22,713	26,175
5	Other	No.	1,174	2	3	4	18	147
6	Total compensation	\$	17,138,223	31,595	53,590	37,211	293,414	2,757,739
7	Average compensation	"	14,598	15,798	17,863	9,303	16,301	18,760
8	Equipment maintenance and garage employees	No.	6,749	57	21	140	219	1,300
9	Total compensation	\$	208,919,949	1,423,664	480,492	3,477,996	5,302,524	38,319,747
10	Average compensation	"	30,956	24,977	22,881	24,843	24,212	29,477
11	Terminal and platform em- ployees	No.	14,268	121	43	214	604	1,843
12	Total compensation	\$	401,366,463	2,232,574	1,135,175	4,160,071	13,041,167	54,936,247
13	Average compensation	"	28,131	18,451	26,399	19,440	21,591	29,808
14	Sales, tariff, advertising, administrative and other general employees	No.	20,115	245	79	404	727	3,427
15	Total compensation	\$	584,658,780	5,532,618	1,418,614	9,870,299	19,539,723	82,341,315
16	Average compensation	"	29,066	22,582	17,957	24,431	26,877	24,027
17	Total number of employees	No.	102,178	1,006	328	2,105	3,122	19,099
18	GRAND TOTAL COMPENSATION	\$	2,909,331,261	20,012,298	6,320,334	48,236,485	73,472,261	502,451,469
19	AVERAGE COMPENSATION	\$	28,473	19,893	19,269	22,915	23,534	26,308

¹ Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers.

Figure 2.18

Le camionnage pour compte d'autrui, 1987: Employés et rémunération¹

Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest			N°
1,614	253	283	1,125	1,240	14	14	Nbre	Transporteurs déclarants	1
								Employés affectés au transport:	
24,236	4,121	1,628	7,770	5,740	202	133	Nbre	Chauffeurs (y compris les surveillants et les aides)	2
742,346,368	124,259,663	36,593,079	213,098,9828	166,564,136	6,731,115	3,547,485	\$	Rémunération totale	3
30,630	30,153	22,477	27,426	29,018	33,322	26,673	"	Rémunération moyenne	4
577	242	92	36	45	4	4	Nbre	Autres	5
5,732,030	5,839,934	782,549	656,549	777,612	136,000	40,000	\$	Rémunération totale	6
9,934	24,132	8,506	18,237	17,280	34,000	10,000	"	Rémunération moyenne	7
2,822	526	165	927	523	42	7	Nbre	Employés à l'entretien du matériel et du garage	8
92,570,807	16,185,766	4,245,372	27,805,391	17,322,723	1,582,975	202,492	\$	Rémunération totale	9
32,803	30,771	25,730	29,995	33,122	37,690	28,927	"	Rémunération moyenne	10
7,952	1,888	107	950	473	27	46	Nbre	Employés de terminus et de plate-forme	11
222,163,343	57,543,882	2,784,727	28,398,406	13,332,757	403,925	1,234,189	\$	Rémunération totale	12
27,938	30,479	26,025	29,893	28,188	14,960	26,830	"	Rémunération moyenne	13
7,655	1,339	655	3,022	2,454	41	67	Nbre	Employés des ventes, des tarifs, de l'administration et autres	14
256,181,035	37,354,299	17,024,312	81,961,866	70,301,560	1,082,052	2,051,087	\$	Rémunération totale	15
33,466	27,897	25,991	27,122	28,648	26,392	30,613	"	Rémunération moyenne	16
43,242	8,116	2,647	12,705	9,235	316	257		Nombre total d'employés	17
1,318,993,583	241,183,544	61,430,039	351,921,140	268,298,788	9,936,067	7,075,253	\$	TOTAL GÉNÉRAL, RÉMUNÉRATION	18
30,503	29,717	23,207	27,699	29,052	31,443	27,530	\$	RÉMUNÉRATION MOYENNE	19

¹ Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3

Figure 2.19

For-hire Trucking, 1987: Revenue Equipment Operated

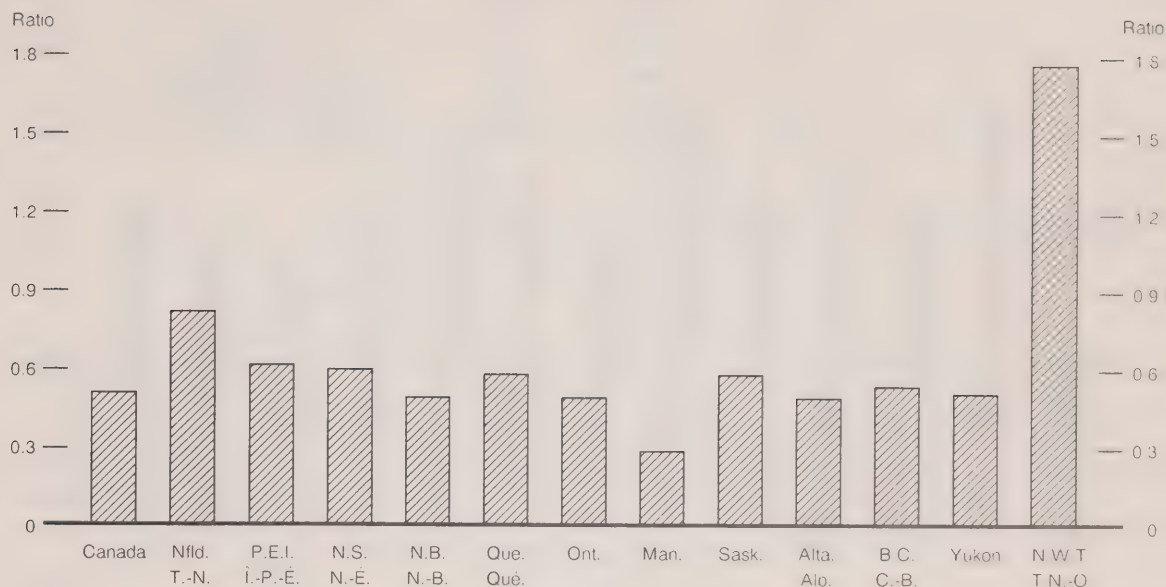
Le camionnage pour compte d'autrui, 1987: Matériel productif en service

	Straight trucks	Road tractors	Semi- trailers	Full trailers	Other	Total
	Camions	Tracteurs routiers	Semi- remorques	Remorques	Autres	
	Number - Nombre					
Canada:						
Owned - Possédés	18,466	34,931	87,501	4,517	7,440	152,855
Leased - Loués	907	3,033	8,935	290	212	13,377
Newfoundland - Terre-Neuve:						
Owned - Possédés	276	331	426	104	25	1,162
Leased - Loués	13	21	102	11	...	147
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard:						
Owned - Possédés	75	123	267	14	23	502
Leased - Loués	...	...	40	...	...	40
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse:						
Owned - Possédés	394	714	1,154	119	132	2,513
Leased - Loués	104	115	211	48	...	478
New Brunswick - Nouveau-Brunswick:						
Owned - Possédés	449	901	2,988	85	85	4,508
Leased - Loués	10	45	3	...	1	59
Québec:						
Owned - Possédés	4,145	6,965	14,107	893	1,547	27,657
Leased - Loués	214	531	1,278	23	23	2,069
Ontario:						
Owned - Possédés	7,468	14,264	38,378	1,098	2,916	64,124
Leased - Loués	230	1,339	4,893	85	87	6,634
Manitoba:						
Owned - Possédés	750	2,440	8,384	383	1,268	13,225
Leased - Loués	20	217	646	27	11	921
Saskatchewan:						
Owned - Possédés	573	963	2,177	164	57	3,934
Leased - Loués	23	71	185	21	1	301
Alberta:						
Owned - Possédés	2,461	4,878	12,216	1,234	965	21,754
Leased - Loués	115	341	467	27	12	962
British Columbia - Colombie-Britannique:						
Owned - Possédés	1,723	3,205	7,162	413	401	12,904
Leased - Loués	171	342	1,001	48	77	1,639
Yukon:						
Owned - Possédés	49	95	137	10	1	292
Leased - Loués	...	1	80	...	...	81
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest:						
Owned - Possédés	103	52	105	...	20	280
Leased - Loués	7	10	29	...	..	46

Figure 2.20

For-hire Trucking, 1987: Truck/Tractor Ratio

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Ratio camions/tracteurs



REVENUE EQUIPMENT OPERATED

The total number of revenue vehicles operated by the for-hire trucking carriers reporting in 1987 was 166,232, an increase of 4.8% from 1986. This number does not include the vehicles operated by brokers working for the for-hire trucking carriers. The distribution of equipment according to province or territory of domicile is provided in Figure 2.19.

On a national level, the average number of vehicles operated per carrier was 25. Provincially the average varied from a low of 12 in British Columbia to a high of 56 vehicles per carrier in Manitoba.

The mix of equipment owned by carriers domiciled in each province/territory varies. Figure 2.20 shows the truck tractor ratio by province. Except for the carriers domiciled in Northwest Territories, all other carriers own and operate more tractors than trucks.

Leasing is becoming increasingly popular, representing 8.8% of the revenue equipment operated, in 1987. In 1986, 6.8% of total revenue equipment was leased. The actual numbers leased increased from 10,157 in 1986 to 13,377 in 1987, representing an increase of 31.7%. Except for carriers domiciled in the province of Alberta and New Brunswick, all carriers show large increases in leased vehicles. Alberta carriers showed a decrease of 3.3% between 1986 and 1987, while those domiciled in New Brunswick operated in 1987 the same number of leased vehicles as in 1986.

MATÉRIEL PRODUCTIF EN SERVICE

Les transporteurs pour compte d'autrui déclarants ont utilisé 166,232 véhicules productifs en 1987, soit 4.8% de plus qu'en 1986. Ce total ne comprend pas les véhicules exploités par les chauffeurs contractants qui sont au service des transporteurs pour compte d'autrui. Une répartition du matériel selon la province ou le territoire de domicile est présentée à la figure 2.19.

A l'échelle nationale, le nombre moyen de véhicules productifs par transporteur s'établissait à 25. A l'échelle provinciale, la moyenne variait entre 12 en Colombie-Britannique et 56 au Manitoba.

Le genre de matériel dont disposent les transporteurs domiciliés dans les provinces ou les territoires varie. La figure 2.20 présente le ratio camions/tracteurs selon la province. Tous les transporteurs, à l'exception de ceux domiciliés dans les Territoires du Nord-Ouest, détiennent et exploitent plus de tracteurs que de camions.

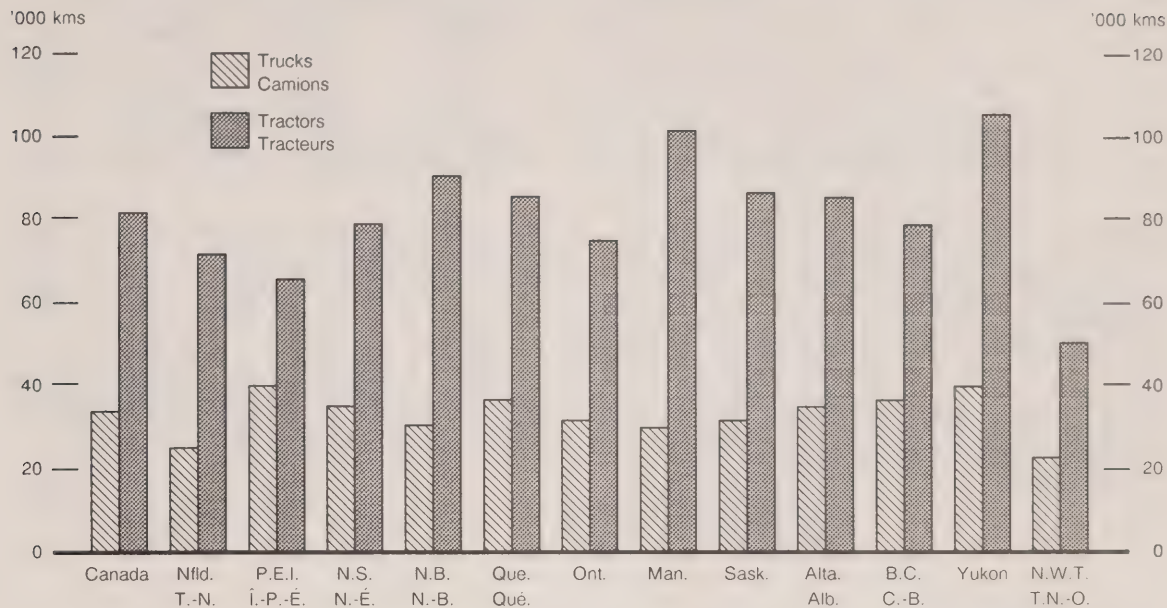
Les véhicules loués sont de plus en plus répandus, figurant pour 8.8% du matériel productif en service en 1987. En 1986, 6.8% du total du matériel productif était loué. Le nombre réel de véhicules loués est passé de 10,157 en 1986 à 13,377 en 1987, une augmentation de 31.7%. Tous les transporteurs, à l'exception de ceux domiciliés dans les provinces de l'Alberta et du Nouveau-Brunswick, ont déclaré une augmentation considérable du nombre de véhicules loués. Les transporteurs de l'Alberta ont enregistré une diminution de 3.3% entre 1986 et 1987, tandis que ceux domiciliés au Nouveau-Brunswick ont exploité en 1986 et en 1987 le même nombre de véhicules loués.

Figure 2.21

For-hire Trucking, 1987: Estimated Annual Distance Travelled**Le camionnage pour compte d'autrui, 1987: Distance annuelle estimative parcourue**

	Canada	New-found land Terre- Neuve	Prince Edward Island Île-du- Prince- Édouard	Nova Scotia Nouvelle- Écosse	New Brunswick Nouveau- Brunswick	Québec
	Number – Nombre					
Carriers reporting – Transporteurs déclarants	6,729	97	30	196	187	1,676
	Kilometres – Kilomètres					
Straight trucks – Camions	668 606 212	7 401 029	3 014 422	17 678 244	14 252 821	164 504 908
Road tractors – Tracteurs routiers	3 116 490 143	25 357 123	8 166 506	65 936 382	87 030 992	645 276 295
Total	3 785 096 355	32 758 152	11 180 928	83 614 626	101 283 813	809 781 203
	Ontario	Manitoba	Saskat- chewan	Alberta	British Columbia Colombie- Britannique	Yukon Territoires du Nord- Ouest
	Number – Nombre					
Carriers reporting – Transporteurs déclarants	1,614	253	283	1,125	1,240	14
	Kilometres – Kilomètres					
Straight trucks – Camions	250 159 869	23 392 212	19 426 056	92 460 264	71 765 186	2 007 375
Road tractors – Tracteurs routiers	1 175 046 876	272 270 874	90 820 232	451 962 179	281 219 272	10 216 769
Total	1 425 206 745	295 663 086	110 246 288	544 422 443	352 984 458	12 224 144
						5 730 469

Figure 2.22

For-hire Trucking, 1987: Average Distance per Truck and Tractor**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Distance moyenne parcourue, camions et tracteurs****DISTANCE TRAVELLED**

As shown in Figure 2.21, the total distance travelled by Canadian carriers in 1987 was 3 785 million kilometres with 82.3% of this distance being attributed to road tractors. The total distance travelled by straight trucks actually decreased by 44 million kilometres in 1987. Carriers domiciled in the provinces of Ontario and Quebec represented 57.9% of operating revenue and 59.0% of total distance travelled.

For all provinces/territories, the average distance travelled by a tractor is more than twice as much as the distance travelled by a straight truck (Figure 2.22). Road tractors averaged 82 091 kilometres for Canada in comparison with an average of 34 512 kilometres for straight trucks.

DISTANCE PARCOURUE

Comme le montre la figure 2.21, la distance totale parcourue par les transporteurs canadiens en 1987 a été de 3 785 millions de kilomètres, 82,3% de cette distance ayant été attribuée aux tracteurs routiers. La distance totale parcourue par les camions a en fait diminué de 44 millions de kilomètres en 1987. Les transporteurs domiciliés en Ontario et au Québec comptaient pour 57,9% des recettes d'exploitation et 59,0% de la distance totale parcourue.

A l'échelle des provinces et des territoires, la distance moyenne parcourue par les tracteurs était plus de deux fois supérieure à celle parcourue par les camions (figure 2.22). La distance moyenne parcourue par les tracteurs routiers s'établissait à 82 091 kilomètres pour l'ensemble du Canada comparativement à une moyenne de 34 512 kilomètres pour les camions.

Figure 2.23

For-hire Trucking, 1987: Fuel Consumption and Cost

Le camionnage pour compte d'autrui, 1987: La consommation de carburant et son coût

	Canada	New-found-land Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard	Nova Scotia Nouvelle-Écosse	New Brunswick Nouveau-Brunswick	Québec
Number – Nombre						
Carriers reporting – Transporteurs déclarants	6,729	97	30	196	187	1,676
Litres						
Canadian fuel – Carburant canadien:						
Gasoline – Essence	103 893 303	1 597 175	324 282	3 175 688	3 401 568	20 805 060
Diesel	1 756 922 484	15 607 410	5 126 792	38 664 895	49 139 438	381 533 818
Propane	16 664 505	...	...	...	33 324	1 325 636
Total	1 877 480 292	17 204 585	5 451 074	41 840 583	52 574 330	403 664 514
United States fuel – Carburant des Etats-Unis:						
Gasoline – Essence	680 709	...	...	54 099	...	126 351
Diesel	97 085 549	37 800	...	1 210 735	2 370 494	16 210 330
Propane	56 000	...	...	...	...	...
Total	97 822 258	37 800	...	1 264 834	2 370 494	16 336 681
Dollars						
Total fuel cost (including fuel tax) – Coût total du carburant (taxe comprise)	811,975,340	8,995,232	2,733,606	19,690,852	24,259,553	187,803,871
	Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon Territoires du Nord-Ouest
Number – Nombre						
Carriers reporting – Transporteurs déclarants	1,614	253	283	1,125	1,240	14
Litres						
Canadian fuel – Carburant canadien:						
Gasoline – Essence	45 190 018	4 069 841	3 117 800	13 065 702	8 831 149	4 609
Diesel	636 963 830	144 319 806	56 157 870	259 885 087	161 139 504	5 896 178
Propane	8 256 988	332 235	36 894	3 353 628	3 325 800	...
Total	690 410 836	148 721 882	59 312 564	276 304 417	173 296 453	2 798 267
United States fuel – Carburant des Etats-Unis:						
Gasoline – Essence	349 566	47	...	150 546	100	...
Diesel	43 661 548	7 452 447	931 808	10 699 427	13 700 960	810 000
Propane	56 000	...	...	...	...	...
Total	44 067 114	7 452 494	931 808	10 849 973	13 701 060	810 000
Dollars						
Total fuel cost (including fuel tax) – Coût total du carburant (taxe comprise)	299,188,896	62,557,082	24,263,646	102,368,429	76,621,636	2,283,534
						1,209,003

FUEL

At the national level, a comparison of fuel statistics do not show much change in fuel consumption or cost between 1986 and 1987. In 1987, carriers consumed 52.2 litres per 100 km compared to 52.7 litres per 100 km in 1986. The average price paid for fuel in 1987 was 41.1 cents per litre compared to 41.7 cents per litre in 1986.

Consumption of diesel increased from 92.5% to 93.9% of total fuel consumed in 1987. Only 5.0% of the total fuel purchased was purchased in the United States, consisting mainly of diesel.

The cost per litre was the highest in Newfoundland costing 52.2 cents per litre and lowest in the Yukon at 34.0 cents per litre. Likewise fuel consumption ranged from a high of 54.9 litres per 100 km in the Yukon to a low of 48.8 litres per 100 km in Prince Edward Island and the Northwest Territories.

During the last five years, the share of fuel in the total operating expenses has declined from 11.0% in 1983 to 9.1% in 1987 (Figure 2.24). This decline is associated with the increasing use of broker services, the fuel cost of which is not reflected in the statistics of Figure 2.24.

CARBURANT

Entre 1986 et 1987, au niveau national, on a constaté peu de changement au niveau de la consommation ou du coût du carburant. En 1987, les transporteurs ont consommé 52.2 litres par 100 kilomètres comparativement à 52.7 litres en 1986. Le prix moyen payé pour le carburant en 1987 était de 41.1 cents par litre comparativement à 41.7 cents par litre en 1986.

La consommation de diesel a augmenté, passant de 92.5% à 93.9% du carburant total consommé en 1987. Seulement 5% du carburant total a été acheté aux États-Unis, et il s'agissait surtout de diesel.

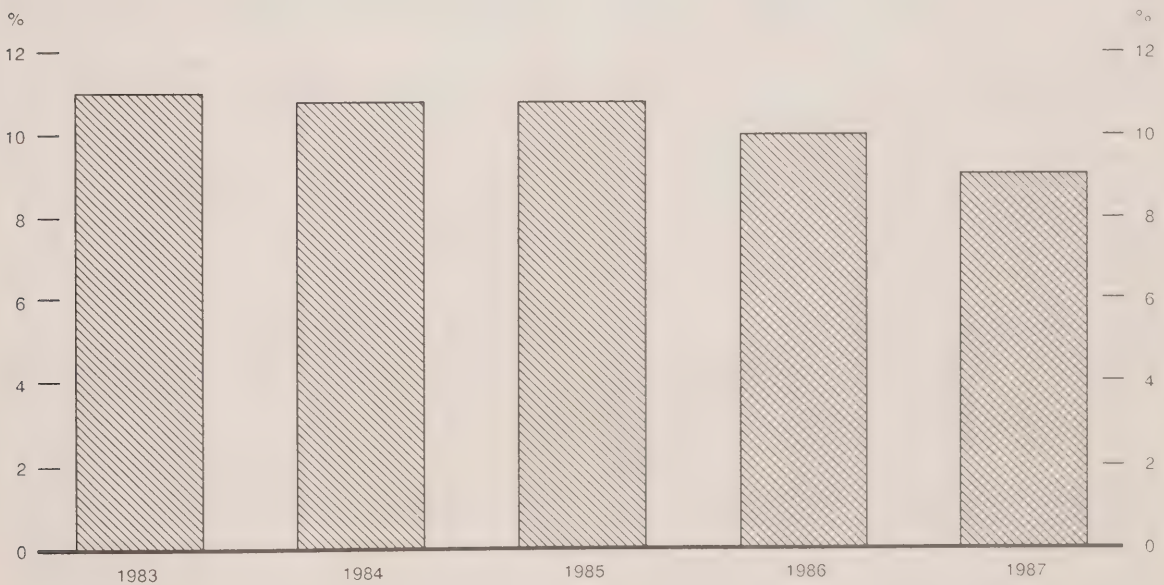
Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve ont payé le prix le plus élevé par litre (52.2 cents) et les transporteurs du Yukon, le prix le moins élevé (34.0 cents). Les transporteurs domiciliés au Yukon ont enregistré une consommation de carburant très élevée, soit 54.9 litres par 100 kilomètres, tandis que les transporteurs domiciliés à l'Île-du-Prince-Édouard et dans les Territoires du Nord-Ouest ont enregistré une consommation peu élevée, soit 48.8 litres par 100 kilomètres.

Au cours des cinq dernières années, la proportion des dépenses totales d'exploitation consacrée au carburant a diminué pour passer de 11.0% en 1983 à 9.1% en 1987 (figure 2.24). Cette diminution est attribuable à l'accroissement de l'utilisation des chauffeurs contractants; par ailleurs, le coût du carburant à ce titre n'apparaît pas dans les données de la figure 2.24.

Figure 2.24

For-hire Trucking, 1983-1987: Fuel Cost as a percentage of Total Expenses

Camionnage pour compte d'autrui, 1983-1987: Coût du carburant en proportion des dépenses totales



CHAPTER 3

MOTOR CARRIERS FREIGHT QUARTERLY TRUCKING SURVEY, 1988

INTRODUCTION

The purpose of this survey is to present provincial and territorial estimates of key economic variables pertaining to the for-hire trucking industry on a quarterly basis.

The data are derived from the Quarterly Trucking Survey, a new initiative undertaken by Statistics Canada in 1988. The purpose of the survey is to provide industry analysts with timely data on the economic performance of the segment of the for-hire trucking industry earning \$250,000 or more annually.

A complete description of the Quarterly Trucking Survey, including the sample design, collection and estimation are explained in the Surface and Marine Transport Service Bulletin, Catalogue Number 50-002. Detailed tabulations are published only in that publication.

SUMMARY OF FINDINGS

Operating revenues for 1988 totalled \$9.15 billion, of which revenues from domestic movements accounted for 83.0%. Operating expenses totalled \$8.79 billion, resulting in an operating ratio of 0.96.

Salaries and wages accounted for 31.8% of operating expenses in 1988, fuel for company drivers 8.5%, payments to brokers 20.9% and other purchased transportation expenses 6.7%.

Carriers domiciled in Nova Scotia, Quebec and Saskatchewan had the lowest operating ratios, whereas carriers domiciled in Ontario and the Yukon had the highest ratios.

The third quarter of 1988 was the most active quarter, accounting for 25.8% of the annual total revenue figure. The first quarter accounted for 24.7%, the second quarter 24.4% and the last quarter 25.1%.

The third quarter of 1988 accounted for 25.8% of the annual domestic revenue figure, 29.3% of international revenue from movements into Canada and 33.5% of international revenue from movements out of Canada.

Ontario domiciled carriers accounted for 42.3% of total operating revenues, followed by Quebec domiciled carriers at 19.9% and Alberta domiciled carriers at 13.3%.

Ontario domiciled carriers accounted for 39.1% of total domestic revenues, 65.9% of international revenue from movements into Canada and 51.5% of international revenue from movements out of Canada.

The largest change in total operating revenue occurred from the second to third quarter, when the total revenue increased \$259.3 million, or 11.8%. Revenues earned by Ontario domiciled carriers increased \$183.4 million during this period; a \$107.7 million increase in domestic revenues and a \$75.8 million increase in international revenues.

CHAPITRE 3

ENQUÊTE TRIMESTRIELLE SUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE MARCHANDISES, 1988

INTRODUCTION

La présente enquête a pour objet de produire, à tous les trimestres, des estimations provinciales et territoriales des principales variables économiques concernant le camionnage pour compte d'autrui.

Les données sont tirées de l'enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, une nouvelle initiative de Statistique Canada en 1988. Le but de cette enquête est de fournir aux analystes de l'industrie des données plus actuelles sur la performance économique des entreprises de camionnage pour compte d'autrui dont les recettes d'exploitation s'élèvent annuellement à \$250,000 ou plus au cours de l'année.

Vous trouverez la description complète de l'enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, y compris le plan d'échantillonnage, la collecte des données et l'estimation dans le Bulletin de service sur les transports terrestre et maritime (n° 50-002 au catalogue). Les totalisations détaillées ne sont publiées que dans cette publication.

RÉSUMÉ DES RÉSULTATS

En 1988, les recettes d'exploitation se sont chiffrées à \$9.15 milliards, 83.0% provenant des mouvements intérieurs. Les dépenses d'exploitation ont totalisé \$8.79 milliards, avec un ratio d'exploitation de 0.96.

Les traitements et les salaires ont compté pour 31.8% des dépenses d'exploitation en 1988, le carburant utilisé par les chauffeurs de l'entreprise, 8.5%, les versements aux chauffeurs contractants, 20.9%, et les autres achats liés au transport, 6.7%.

Les transporteurs domiciliés en Nouvelle-Ecosse, au Québec, et en Saskatchewan ont eu le ratio d'exploitation le moins élevé, et les transporteurs domiciliés en Ontario et au Yukon, le ratio le plus élevé.

Le troisième trimestre de 1988 a connu le plus d'activité, représentant 25.8% du total des recettes annuelles. Le premier trimestre a représenté 24.7% des recettes, le deuxième 24.4%, et le quatrième 25.1%.

Au cours du troisième trimestre de 1988, les recettes intérieures ont compté pour 25.8% des recettes totales, 29.3% des recettes des mouvements internationaux vers le Canada et 33.5% des recettes des mouvements internationaux à partir du Canada.

Les transporteurs domiciliés en Ontario ont généré 42.3% du total des recettes d'exploitation, ceux du Québec 19.9% et ceux de l'Alberta 13.3%.

Les entreprises domiciliées en Ontario ont représenté 39.1% du total des recettes intérieures, 65.9% des recettes des mouvements internationaux vers le Canada et 51.5% des recettes des mouvements internationaux à partir du Canada.

La plus forte variation dans les recettes totales d'exploitation est survenue entre le deuxième et le troisième trimestre, alors que les recettes totales ont augmenté de \$259.3 millions ou 11.8%. Les recettes des transporteurs domiciliés en Ontario ont augmenté de \$183.4 millions au cours de cette période. On a noté également une hausse de \$107.7 millions au titre des recettes intérieures, et de \$75.8 millions au titre des recettes des mouvements internationaux.

Figure 3.1

Motor Carrier Freight Quarterly Trucking Survey, Operating Expenses, 1988, Preliminary

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, dépenses d'exploitation, 1988, données provisoires

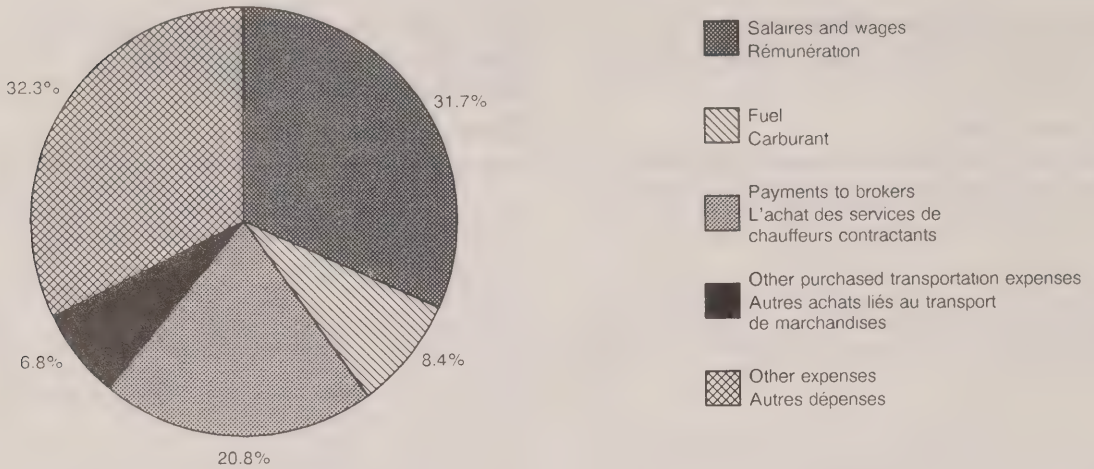


Figure 3.2

Motor Carrier Freight Quarterly Trucking Survey, Operating Ratio by Province or Territory of Domicile, 1988, Preliminary

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, ratio d'exploitation selon la province ou le territoire de domicile, 1988, données provisoires

Operating ratio
Ratio d'exploitation

Operating ratio
Ratio d'exploitation

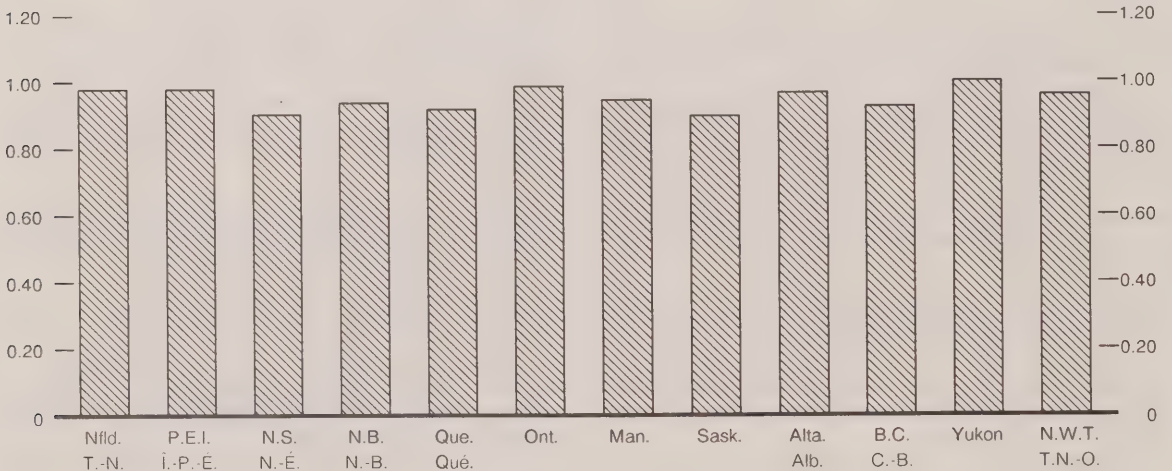


Figure 3.3

Motor Carriers Freight Quarterly Trucking Survey, Summary Tabulations, 1988, preliminary.**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, totalisations sommaires, 1988, données provisoires.**

	First Quarter	Second Quarter	Third Quarter	Fourth Quarter ^P	Year to Date ^P
	Premier trimestre	Deuxième trimestre	Troisième trimestre	Quatrième trimestre ^P	Total cumulé de l'année ^P
Number – Nombre					
Number of Carriers Sampled – Nombre de transporteurs échantillonnés	458	458	458	388	
Number of Carriers – Nombre de transporteurs	3,266	3,266	3,266	3,266	3,266
\$ Millions					
Operating Revenues – Recettes d'exploitation					
Domestic movements – Mouvements intérieurs	1,876.3	1,852.2	1,956.5	1,907.9	7,592.9
International movements – Mouvements internationaux					
into Canada – vers le Canada	165.2	164.0	198.6	149.2	677.0
out of Canada – à partir du Canada	171.9	174.4	294.7	238.8	879.8
Total Operating Revenues – Total, recettes d'exploitation	2,212.3	2,190.5	2,449.8	2,295.9	9,148.5
Operating Expenses – Dépenses d'exploitation					
Salaries and wages (including benefits) – Rémunération (y compris les avantages sociaux)	677.7	644.9	721.8	749.8	2,794.2
Fuel expenses (excluding fuel used by broker operators) – Carburant (exclusion faite du carburant utilisé par les chauffeurs contractants)	199.7	172.7	177.3	196.4	746.1
Broker operator expenses – Dépenses des chauffeurs contractants	436.8	458.3	503.4	434.2	1,832.7
Other purchased transportation expenses – Autres achats liés au transport de marchandises	128.2	172.1	146.4	145.7	592.4
Other expenses (including fuel supplied to broker operators) – Autres dépenses (y compris le carburant fourni aux chauffeurs contractants)	689.5	688.2	771.9	673.1	2,822.7
Total Operating Expenses – Total, dépenses d'exploitation	2,131.8	2,136.3	2,320.8	2,199.1	8,788.0
Millions Km.					
Distance Travelled – Distance parcourue					
by Company employees – par les employés de la société	883.7	806.9	1,028.1	967.4	3,686.1
by Broker operators – par les chauffeurs contractants	537.0	581.6	786.3	639.1	2,544.0
Total Distance Travelled – Total, distance parcourue	1 420.7	1 388.5	1,814.4	1 606.5	6,230.1
Operating Ratio – Ratio d'exploitation	0.96	0.98	0.95	0.96	0.96

Note: Components may not add up to totals due to rounding. – Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Broker operators, by means of owned or leased vehicles, haul trailers or other equipment for a carrier. – Les chauffeurs contractants tirent, au moyen de véhicules qu'ils possèdent ou qu'ils louent, des remorques et autre matériel semblable appartenant à des transporteurs.

Figure 3.4

Motor Carriers Freight Quarterly Trucking Survey, Revenues and Expenses by Province and Territory of Domicile, 1988, preliminary

No.	Province or Territory of Domicile		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Qué.	Ont.
			T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.		
\$ Millions – Millions \$								
Operating Revenues								
1	Domestic movements	Quarter 1	14.0	8.4	30.5	46.3	381.1	739.9
2		Quarter 2	16.1	9.1	31.1	48.9	409.5	676.5
3		Quarter 3	15.1	9.2	39.6	55.9	402.1	784.2
4		Quarter 4 ^P	18.9	10.0	43.6	57.1	406.1	768.3
5		Total	64.1	36.7	144.8	208.2	1,598.8	2,968.9
International movements								
6	Into Canada	Quarter 1	0.3	0.1	0.3	2.2	16.7	113.6
7		Quarter 2	0.4	0.1	0.3	2.0	19.1	107.4
8		Quarter 3	0.2	0.4	0.5	1.8	24.2	130.5
9		Quarter 4 ^P	0.2	--	0.5	2.6	17.4	94.9
10		Total	1.1	0.6	1.6	8.6	77.4	446.4
International movements								
11	Out of Canada	Quarter 1	0.6	0.3	2.0	3.1	28.9	105.3
12		Quarter 2	0.6	0.3	2.0	4.4	19.9	109.4
13		Quarter 3	4.2	0.5	1.8	7.1	32.5	162.1
14		Quarter 4 ^P	3.8	0.3	6.9	7.6	58.7	76.1
15		Total	9.2	1.4	12.7	22.2	140.0	452.9
16	Total Operating Revenues	Quarter 1	14.8	8.8	32.7	51.7	426.7	958.8
17		Quarter 2	17.2	9.5	33.4	55.4	448.4	893.3
18		Quarter 3	19.5	10.1	41.9	64.9	458.8	1,076.7
19		Quarter 4 ^P	22.9	10.3	51.0	67.2	482.2	939.3
20		Total	74.4	38.7	159.0	239.2	1,816.1	3,868.1
21	Total Operating Expenses	Quarter 1	15.7	8.8	31.9	47.7	400.6	920.4
22		Quarter 2	17.9	9.1	30.7	54.6	395.4	950.7
23		Quarter 3	18.0	10.1	36.6	57.3	433.8	1,034.6
24		Quarter 4 ^P	21.3	10.0	45.4	66.3	449.1	907.0
25		Total	72.9	38.0	144.6	225.9	1,678.9	3,812.7
26	Operating Ratio	Quarter 1	1.06	1.00	0.98	0.92	0.94	0.96
27		Quarter 2	1.04	0.96	0.92	0.99	0.88	1.06
28		Quarter 3	0.92	1.00	0.87	0.88	0.95	0.96
29		Quarter 4 ^P	0.93	0.97	0.89	0.99	0.93	0.97
30		Total	0.98	0.98	0.91	0.94	0.92	0.99

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Broker operators, by means of owned or leased vehicles, haul trailers or other equipment for a carrier.

Figure 3.4

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, recettes et dépenses selon la province ou le territoire de domicile, 1988, données provisoires

Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	Yukon	N.W.T. T.N.-O.	Total	Province ou territoire de domicile		Nº
\$ Millions – Millions \$									
Recettes d'exploitation									
156.3	51.9	267.9	172.0	1.0	7.0	1,876.3	Trimestre 1	Mouvements intérieurs	1
153.4	52.0	276.6	170.7	1.3	6.9	1,852.2	Trimestre 2		2
155.5	56.5	270.7	160.9	1.4	5.6	1,956.5	Trimestre 3		3
162.3	52.3	245.0	140.3	0.5	3.5	1,907.9	Trimestre 4 ^P		4
627.5	212.7	1,060.2	643.9	4.2	23.0	7,592.9	Total		5
Mouvements internationaux									
11.0	1.9	9.6	9.5	0.0	0.0	165.2	Trimestre 1	vers le Canada	6
12.9	2.2	12.1	7.3	0.0	0.0	164.0	Trimestre 2		7
15.5	2.8	12.9	9.7	--	0.0	198.6	Trimestre 3		8
9.7	3.1	14.3	6.5	0.0	0.0	149.2	Trimestre 4 ^P		9
49.1	10.0	48.9	33.0	0.0	0.0	677.0	Total		10
Mouvements internationaux									
8.7	2.5	10.7	10.0	--	--	171.9	Trimestre 1	à partir du Canada	11
12.1	3.4	12.3	9.9	--	--	174.4	Trimestre 2		12
11.2	5.4	39.2	27.8	0.6	2.3	294.7	Trimestre 3		13
9.1	3.1	43.7	27.0	0.5	2.0	238.8	Trimestre 4 ^P		14
41.1	14.4	105.9	74.7	1.1	4.3	879.8	Total		15
176.0	56.2	288.1	191.5	1.1	7.0	2,212.3	Trimestre 1	Total, recettes d'exploitation	16
178.5	57.6	301.0	187.9	1.3	6.9	2,190.5	Trimestre 2		17
182.2	64.7	322.8	198.4	2.0	7.8	2,449.8	Trimestre 3		18
181.1	58.4	303.1	173.9	1.0	5.5	2,295.9	Trimestre 4 ^P		19
717.8	236.9	1,215.0	751.7	5.4	27.2	9,148.5	Total		20
167.7	49.7	296.2	185.0	1.2	7.0	2,131.8	Trimestre 1	Total, dépenses d'exploitation	21
172.8	51.6	282.2	163.6	1.3	6.5	2,136.3	Trimestre 2		22
171.7	58.6	307.9	183.0	1.8	7.2	2,320.8	Trimestre 3		23
170.3	52.5	298.7	171.9	1.1	5.5	2,199.1	Trimestre 4 ^P		24
682.5	212.4	1,185.0	703.5	5.4	26.2	8,788.0	Total		25
0.95	0.88	1.03	0.97	1.11	1.00	0.96	Trimestre 1	Ratio d'exploitation	26
0.97	0.90	0.94	0.87	1.00	0.94	0.98	Trimestre 2		27
0.94	0.91	0.95	0.92	0.90	0.92	0.95	Trimestre 3		28
0.94	0.90	0.99	0.99	1.10	1.00	0.96	Trimestre 4 ^P		29
0.95	0.90	0.98	0.94	1.00	0.96	0.96	Total		30

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Les chauffeurs contractants tirent, au moyen de véhicules qu'ils possèdent ou qu'ils louent, des remorques et autre matériel semblable appartenant à des transporteurs.

CHAPTER 4

FOR-HIRE TRUCKING: DOMESTIC TRAFFIC

INTRODUCTION

This section of the publication pertains strictly to the domestic intercity movement of goods and products within Canada. The results presented here are based on the 1987 For-Hire Trucking Survey, commonly known as the Trucking Origin-Destination Survey. Statistics dealing with intercity commodity shipments between Canada and the United States are discussed in section 5 of this publication.

Objective of the Survey

The objective of the For-Hire Trucking Survey is to measure the output of the intercity for-hire trucking industry, in order to produce reliable estimates of revenues, tonnes and tonne-kilometres for commodity movements within and between provinces, territories and major cities. Ratios, such as revenue per tonne, revenue per shipment and weight per shipment are also derived from the estimates.

Universe

The universe of the For-Hire Trucking Survey is derived from the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey. Carriers with intercity trucking revenues of \$100,000 or more are selected and divided into one of three revenue classes. Each of these classes is based on annual intercity revenues as shown below, with intercity being defined as a distance travelled of 25 kilometres or more.

Class I: carriers with annual intercity revenues of \$4 million and over.

Class II: carriers with annual intercity revenues between \$500,000 and \$3,999,999.

Class III: carriers with annual intercity revenues between \$100,000 and \$499,999.

The units selected for the universe are further stratified according to type of operation and area of operation to create a survey frame. A survey sample is drawn from the frame and for the Class I and Class II firms chosen, a systematic sample of shipping documents is carried out. The following information is collected from each shipment sampled: the origin and destination of the shipment, a description of the commodity or commodities carried, the weight and the transportation revenue earned. For the Class III carriers selected, a general description of each firm's shipments and of the routes travelled is obtained.

For further information describing the For-Hire Trucking Survey, methodology and the reliability of the estimates, please refer to the section titled, **Methods, Data Quality and Limitations** of this publication.

CHAPITRE 4

CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI: TRAFIC INTERIEUR

INTRODUCTION

La présente section porte uniquement sur le transport interurbain intérieur de biens et de produits. Les résultats présentés ici proviennent de l'enquête sur le camionnage pour compte d'autrui de 1987, mieux connue sous le nom d'enquête sur le camionnage (origine-destination). La section 5 de la présente publication présente les résultats concernant les expéditions interurbaines de marchandises entre le Canada et les États-Unis.

Objectif de l'enquête

L'enquête vise à évaluer l'activité du secteur du camionnage interurbain pour compte d'autrui en vue d'établir des estimations fiables selon les recettes, les tonnes transportées et les tonnes-kilomètres parcourues, pour les mouvements de marchandises entre les provinces, les territoires et les grandes villes, ainsi qu'à l'intérieur. Certains ratios, comme le ratio des recettes par tonne, des recettes par expédition et du poids par expédition, ont également été établis à partir des estimations.

Univers

L'univers de l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui est tiré de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement. Les entreprises dont les recettes de transport interurbain sont de \$100,000 ou plus ont été sélectionnées et réparties, selon les recettes totales annuelles, en trois catégories. Le transport interurbain correspond au déplacement de marchandises sur une distance de 25 kilomètres ou plus.

Catégorie I: comprend les transporteurs dont les recettes totales au chapitre du transport interurbain totalisent \$4 millions et plus.

Catégorie II: comprend les transporteurs dont les recettes annuelles au chapitre du transport interurbain sont comprises entre \$500,000 et \$3,999,999.

Catégorie III: comprend les transporteurs dont les recettes annuelles au chapitre du transport interurbain sont comprises entre \$100,000 et \$499,999.

L'univers des transporteurs pour compte d'autrui a été stratifié, selon le genre d'activité et le secteur d'exploitation du transporteur, pour permettre la création d'une base de sondage. Un échantillon est tiré de la base de sondage, et pour les entreprises de catégories I et II choisies, un échantillon systématique de documents d'expédition est sélectionné. On recueille alors les renseignements suivants: l'origine et la destination de l'expédition, une description du ou des produits transportés, le poids et les recettes provenant du transport. Pour les transporteurs de la catégorie III participant à l'enquête, on a obtenu une description générale des expéditions ainsi que des itinéraires suivis par l'entreprise.

D'autres renseignements relatifs à l'enquête sur le camionnage pour compte d'autrui, aux méthodes et à la fiabilité des estimations se trouvent à la section intitulée **Méthodes, qualité et limites des données de la présente publication**.

SUMMARY OF FINDINGS

The following highlights refer to Figure 4.1.

- In 1987, carriers involved in domestic intercity trucking activity earned revenues of just over \$5.3 billion, an increase of 4.8% from revenues reported in 1986.
- Over the period, 1984 to 1987, intercity trucking revenues have steadily grown from \$4.4 billion to \$5.3 billion.
- The total tonnage of commodities transported in 1987 increased by 9.4% from 1986. This increase in tonnage was the second largest in both real and percentage terms in the last 4 years.
- Conversely, the number of shipments carried (30.8 million) decreased by 4.5% from the level of 1986. From 1982 to 1984 there was a downward trend in shipments transported. However, this trend reversed, beginning in 1985 and continuing in 1986 and 1987.

Figure 4.1

For-hire Trucking, 1984 to 1987: Selected Estimates, Class I, II and III Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1984 à 1987: Certaines estimations pour les transporteurs des catégories I, II et III

		1984	1985	1986	1987
Revenues – Recettes	\$000	4,385,905	4,792,849	5,060,923	5,301,355
Tonnes – Tonnes	'000	162 039	160 863	187 196	204 835
Shipments – Livraisons	No	29,814,532	30,989,174	32,208,414	30,766,810
Revenue / tonne ¹ – Recettes / tonne ¹	\$	650	833	691	688
Revenue / shipment ¹ – Recettes / Livraison ¹	\$	150	154	157	172
Weight / shipment ¹ – Poids / Livraison ¹	kg	5 552	5 191	5 812	6 658

¹ For an explanation of the methods used in calculating these ratios see Methods, Data Quality and Limitations section.

¹ La méthode de calcul des ratios est expliquée dans la section Méthodes, qualité et limites des données.

The following two points refer to Figure 4.2.

- Ontario was the major originating region for domestic trucking activity. It represented over 37% of the industry revenues, tonnage and shipments. This was down from 1984, when Ontario was responsible for originating over 39% of all domestic activity. The Atlantic provinces and British Columbia on the other hand, have increased their percentages of domestic activity since 1984, while Quebec and Manitoba, Saskatchewan and Alberta have remained fairly constant.
- The number of shipments by region has remained relatively constant over the last 4 years, but over the same period, the tonnage for these shipments has shown a steady growth trend, resulting in an average increase of 6.7% in the size of shipments between 1984 and 1987.

The remaining highlights refer to Figures 4.3, 4.4 and 4.5.

- In 1987, intraprovincial/territorial traffic remained the dominant type of truck transport representing 58% of total traffic in terms of revenue, 86% in terms of tonnage and 71% in terms of shipments.
- Ontario, Quebec, British Columbia and Alberta accounted for the major portion of intraprovincial traffic in Canada. The four provinces were responsible for 87% of the total intraprovincial revenues and 86% of the shipments and tonnage.

RÉSUMÉ DES RÉSULTATS

Les résultats suivants renvoient à la figure 4.1.

- En 1987, les transporteurs routiers interurbains canadiens ont tiré des recettes d'un peu plus de \$5.3 milliards, en hausse de 4.8% par rapport à 1986.
- Au cours de la période 1984-1987, les recettes des transporteurs interurbains ont continué d'augmenter pour passer de \$4.4 milliards à \$5.3 milliards.
- Le tonnage total des marchandises transportées en 1987 a augmenté de 9.4% par rapport à 1986. Il s'agit là de la deuxième plus forte augmentation, en chiffres absolus et en pourcentage, des quatre dernières années.
- Le nombre d'expéditions (30.8 millions) a cependant diminué de 4.5% par rapport à 1986. Il a été en baisse de 1982 à 1984, mais cette tendance s'est inversée à partir de 1985 pour se poursuivre en 1986 et 1987.

Les deux observations qui suivent renvoient à la figure 4.2.

- L'Ontario était la principale région d'origine sur le plan du transport intérieur, avec plus de 37% des recettes du secteur, du tonnage et des expéditions. Il s'agit là d'une baisse par rapport à 1984, alors que l'Ontario comptait pour plus de 39% du transport intérieur. Par contre, la part de l'activité intérieure des provinces de l'Atlantique et de la Colombie-Britannique a augmenté depuis 1984, tandis que celle du Québec, du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta est demeurée relativement stable.
- Le nombre d'expéditions par région est resté relativement constant au cours des quatre dernières années, mais le tonnage de ces expéditions a constamment augmenté au cours de la même période, ce qui a amené une augmentation moyenne de 6.7% de la taille des expéditions entre 1984 et 1987.

Les autres faits saillants énoncés ci-après renvoient aux figures 4.3, 4.4 et 4.5.

- En 1987, le trafic intraprovincial et intraterritorial dominait toujours les activités de camionnage, représentant 58% des recettes totales, 86% du tonnage total et 71% du nombre d'expéditions.
- L'Ontario, le Québec, la Colombie-Britannique et l'Alberta détenaient la plus grande part du trafic intraprovincial au Canada. Ces quatre provinces comptent pour 87% des recettes totales du camionnage intraprovincial et 86% des expéditions et du tonnage.

Figure 4.2

For-hire Trucking, 1984-1987: Selected Estimates by Originating Region, Class I, II and III Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1984-1987: Certaines estimations selon la région d'origine, pour les transporteurs des catégories I, II et III

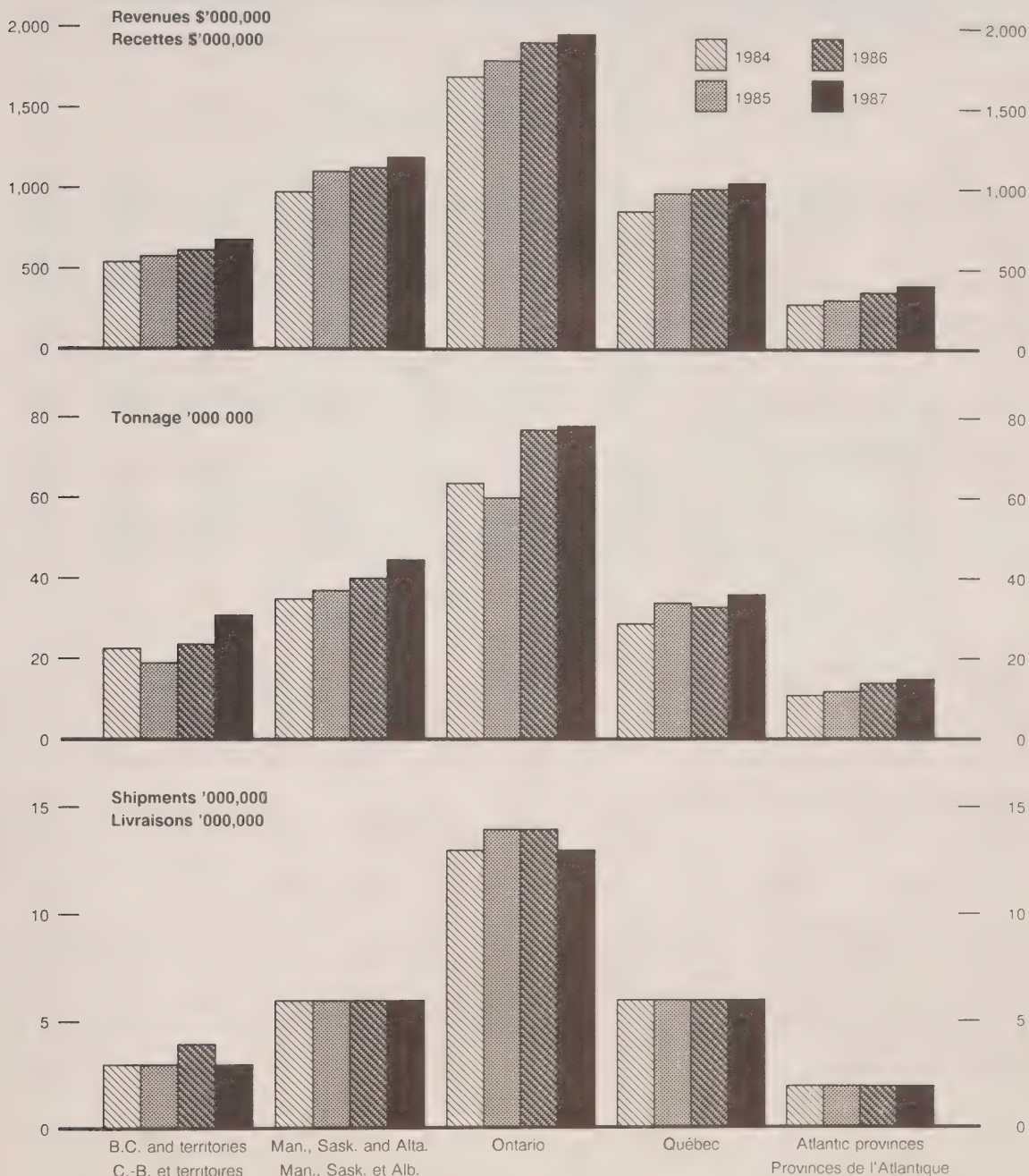


Figure 4.3

For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Number of Shipments on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination, Class I, II and III Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Estimations de recettes, du nombre de tonnes transportées, et du nombre de livraisons se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination, pour les transporteurs des catégories I, II et III

Destination		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Qué.	Ont.
		T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.		
Origin - Origine							
Newfoundland - Terre-Neuve							
Revenue - Recettes	\$'000	42,549	138	5,913	2,203	1,574	2,520
C.V. ²		7.94	48.61	12.69	26.87	14.52	16.73
Tonnes	'000	1 375	1	109	30	19	16
C.V.		7.78	75.17	12.70	29.11	16.92	30.02
Number of shipments - Nombre de livraisons		248,781	400	8,724	5,234	4,568	8,469
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard							
Revenue - Recettes	\$'000	1,205	2,179	2,263	2,157	3,236	4,769
C.V.		17.08	9.08	19.20	17.10	18.10	20.18
Tonnes	'000	12	184	74	87	59	58
C.V.		17.70	12.27	21.81	15.47	19.41	22.09
Number of shipments - Nombre de livraisons		1,058	12,154	9,797	12,151	5,857	7,319
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse							
Revenue - Recettes	\$'000	11,830	5,212	71,973	21,279	8,441	19,306
C.V.		13.73	10.94	3.44	7.56	12.12	8.01
Tonnes	'000	112	157	4 468	577	123	223
C.V.		14.91	17.62	6.27	6.14	17.91	7.95
Number of shipments - Nombre de livraisons		25,827	44,325	613,621	179,039	31,400	50,875
		Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	Yukon	N.W.T. T.N.-O.
Newfoundland - Terre-Neuve							
Revenue - Recettes	\$'000	69	38	554	464	..	1
C.V.		55.21	71.85 ¹	58.95	45.10	..	..
Tonnes	'000	...	...	1	...	..	...
C.V.		47.76	64.34 ¹	81.58	41.18	..	..
Number of shipments - Nombre de livraisons		323	309	164	244	..	3
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard							
Revenue - Recettes	\$'000	30	133	504	240	..	..
C.V.		68.53 ¹	52.97 ¹	58.70	46.68	..	..
Tonnes	'000	...	1	1	1	..	..
C.V.		85.72 ¹	57.52 ¹	45.19	55.02	..	..
Number of shipments - Nombre de livraisons		98	171	308	320	..	..
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse							
Revenue - Recettes	\$'000	1,623	328	1,977	2,467	8	21
C.V.		30.91	69.10	31.55	25.25	24.70 ¹	58.46 ¹
Tonnes	'000	2	...	4	2	...	...
C.V.		35.11	54.90	37.08	24.94	11.57 ¹	53.41 ¹
Number of shipments - Nombre de livraisons		1,474	824	1,733	2,470	10	11
							951,609

See footnote(s) at end of table.

Voir note(s) à la fin du tableau.

Figure 4.3

For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Number of Shipments on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination, Class I, II and III Carriers – Continued

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Estimations de recettes, du nombre de tonnes transportées, et du nombre de livraisons se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination, pour les transporteurs des catégories I, II et III – suite

Destination		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Qué.	Ont.
		T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.		
Origin – Origine							
New Brunswick – Nouveau-Brunswick							
Revenue – Recettes	\$'000	13,836	6,355	38,212	94,646	12,125	22,315
C.V. ²		15.00	11.74	6.51	7.71	9.14	8.30
Tonnes	'000	110	160	861	5 845	312	352
C.V.		19.84	13.86	8.84	10.51	11.29	9.24
Number of shipments – Nombre de livraisons		28,709	75,635	259,642	609,954	38,861	49,962
Québec							
Revenue – Recettes	\$'000	15,369	2,937	31,469	38,697	593,874	251,520
C.V.		11.18	18.07	7.49	5.46	3.16	3.28
Tonnes	'000	79	14	223	524	29 758	4 912
C.V.		15.67	19.27	9.76	10.20	5.49	6.71
Number of shipments – Nombre de livraisons		43,976	17,431	132,411	184,791	4,084,283	1,297,178
Ontario							
Revenue – Recettes	\$'000	21,234	5,554	56,557	50,981	254,696	1,229,279
C.V.		11.36	17.22	5.15	5.97	2.34	1.49
Tonnes	'000	95	29	308	315	4 584	70 911
C.V.		15.40	26.38	7.74	8.15	4.45	4.10
Number of shipments – Nombre de livraisons		69,106	29,417	256,107	232,633	1,390,218	9,887,115
		Man.	Sask.	Alta.	B.C.	N.W.T.	Total
				Alb.	C.-B.	Yukon	T.N.-O.
New Brunswick – Nouveau-Brunswick							
Revenue – Recettes	\$'000	958	170	1,546	1,259	...	191,423
C.V.		28.70	48.49	32.78	43.33	--	4.87
Tonnes	'000	2	...	3	2	...	7 648
C.V.		53.20	33.36	53.67	61.01	--	8.48
Number of shipments – Nombre de livraisons		1,498	221	2,106	1,329	2	1,067,924
Québec							
Revenue – Recettes	\$'000	24,448	9,611	36,766	35,289	166	1,040,478
C.V.		7.29	10.88	6.35	6.71	49.66	2.14
Tonnes	'000	117	38	133	92	1	35 893
C.V.		9.92	19.97	9.85	11.63	88.90	4.67
Number of shipments – Nombre de livraisons		92,141	54,848	150,329	138,325	760	6,197,200
Ontario							
Revenue – Recettes	\$'000	71,565	33,964	130,199	113,020	840	1,969,820
C.V.		4.34	5.54	3.76	4.22	35.03	1.11
Tonnes	'000	442	136	503	280	1	77 607
C.V.		5.71	7.66	6.19	5.44	24.41	3.77
Number of shipments – Nombre de livraisons		281,106	150,431	382,168	356,430	3,667	13,043,084

See footnote(s) at end of table

Voir note(s) à la fin du tableau

Figure 4.3

For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Number of Shipments on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination, Class I, II and III Carriers – Continued

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Estimations de recettes, du nombre de tonnes transportées, et du nombre de livraisons se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination, pour les transporteurs des catégories I, II et III – suite

Destination		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Qué.	Ont.	
		T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.			
Origin – Origine								
Manitoba								
Revenue – Recettes	\$'000	1,470	70	3,232	1,929	16,717	63,383	
C.V. ²		36.81	43.74	24.60	23.70	10.76	4.57	
Tonnes	'000	5	...	10	5	120	990	
C.V.		65.76	40.69	38.19	26.67	13.24	3.04	
Number of shipments – Nombre de livraisons		2,930	850	5,425	4,029	46,132	290,171	
Saskatchewan								
Revenue – Recettes	\$'000	284	265	192	932	3,025	16,965	
C.V.		69.99	62.63 ¹	43.12	36.27	15.69	10.00	
Tonnes	'000	1	...	...	3	18	109
C.V.		85.47	59.17 ¹	65.76	42.86	16.31	11.96	
Number of shipments – Nombre de livraisons		674	104	1,166	929	6,792	32,312	
Alberta								
Revenue – Recettes	\$'000	1,853	116	1,866	1,737	20,965	60,426	
C.V.		39.49	31.79	26.63	26.71	7.69	5.39	
Tonnes	'000	5	...	6	6	119	341	
C.V.		46.57	42.38	26.26	26.10	10.03	7.43	
Number of shipments – Nombre de livraisons		1,123	144	2,586	2,045	32,986	111,817	
		Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	Yukon N.W.T. T.N.-O.	Total	
Manitoba								
Revenue – Recettes	\$'000	83,150	41,000	33,863	21,947	152	505	267,418
C.V.		3.00	3.83	5.30	6.48	45.07	42.80	1.93
Tonnes	'000	5 686	654	344	117	...	1	7 932
C.V.		3.58	4.53	7.74	7.78	40.70	41.44	2.65
Number of shipments – Nombre de livraisons		663,619	260,515	130,811	58,887	710	924	1,465,004
Saskatchewan								
Revenue – Recettes	\$'000	19,305	92,587	35,191	10,462	593	61	179,864
C.V.		6.41	3.62	5.05	13.63	71.92 ¹	32.46	2.83
Tonnes	'000	649	6 512	1,065	123	1	...	8 479
C.V.		7.38	5.73	6.08	9.06	76.35 ¹	34.91	4.68
Number of shipments – Nombre de livraisons		71,850	739,790	103,568	18,624	529	425	976,762
Alberta								
Revenue – Recettes	\$'000	33,745	58,853	421,454	121,644	7,189	19,440	749,290
C.V.		5.29	3.63	3.36	3.31	14.52	9.02	2.15
Tonnes	'000	690	1 440	23 692	2 152	33	104	28 587
C.V.		10.36	9.06	5.50	6.46	23.43	15.92	4.67
Number of shipments – Nombre de livraisons		100,243	260,205	2,410,898	491,007	25,360	60,141	3,498,555

See footnote(s) at end of table
Voir note(s) à la fin du tableau

Figure 4.3

For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Number of Shipments on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination, Class I, II and III Carriers – Concluded

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Estimations de recettes, du nombre de tonnes transportées, et du nombre de livraisons se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination, pour les transporteurs des catégories I, II et III – fin

Destination		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Qué.	Ont.
		T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.		
Origin – Origine							
British Columbia – Colombie-Britannique							
Revenue – Recettes	\$'000	692	42	3,097	719	21,743	52,202
C.V. ²		53.19	20.34	20.99	16.66	7.89	5.26
Tonnes	'000	2	...	5	1	60	167
C.V.		62.06	38.81	28.62	11.41	12.45	8.23
Number of shipments – Nombre de livraisons		1,161	528	4,346	3,312	50,723	135,487
Yukon							
Revenue – Recettes	\$'000	..	20	239	2	..	427
C.V.		..	99.49 ¹	96.93 ¹	55.30 ¹	..	74.05 ¹
Tonnes	'000	..	...	...	...	..	...
C.V.		..	99.49 ¹	96.70 ¹	69.12 ¹	..	79.44 ¹
Number of shipments – Nombre de livraisons		..	98	38	4	..	509
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest							
Revenue – Recettes	\$'000	..	..	291	..	15	206
C.V.		..	..	69.77 ¹	..	62.30 ¹	54.23 ¹
Tonnes	'000	..	..	...	..	...	...
C.V.		..	..	64.30 ¹	..	38.97 ¹	47.20 ¹
Number of shipments – Nombre de livraisons		..	..	104	..	10	195
Total							
Revenue – Recettes	\$'000	110,323	22,890	215,305	215,283	936,409	1,723,318
C.V.		5.91	6.48	2.39	4.10	2.16	1.20
Tonnes	'000	1,797	547	6,066	7,393	35,171	78,080
C.V.		6.99	7.77	4.75	8.43	4.70	3.74
Number of shipments – Nombre de livraisons		423,345	181,086	1,293,966	1,234,121	5,691,831	11,871,409
		Man.	Sask.	Alta.	B.C.	N.W.T.	Total
				Alb.	C.-B.	Yukon	T.N.-O.
British Columbia – Colombie-Britannique							
Revenue – Recettes	\$'000	24,484	20,995	107,610	425,894	11,567	670,444
C.V.		6.21	6.34	4.62	3.89	17.53	2.71
Tonnes	'000	225	212	2,269	27,776	64	30,787
C.V.		6.45	7.55	5.47	8.28	18.95	7.50
Number of shipments – Nombre de livraisons		60,324	60,052	349,609	2,477,476	21,411	3,167,684
Yukon							
Revenue – Recettes	\$'000	24	302	545	1,820	7,549	11,180
C.V.		65.78 ¹	98.56 ¹	37.13 ¹	37.08 ¹	51.02	67.63 ¹
Tonnes	'000	...	...	6	14	162	184
C.V.		36.95 ¹	98.56 ¹	38.22 ¹	54.11 ¹	44.26	84.82 ¹
Number of shipments – Nombre de livraisons		154	35	1,917	3,445	59,122	66,079
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest							
Revenue – Recettes	\$'000	26	263	1,683	622	51	4,214
C.V.		44.58 ¹	98.96 ¹	24.42	69.25 ¹	38.33 ¹	20.58
Tonnes	'000	...	...	9	...	...	20
C.V.		39.18 ¹	99.63 ¹	25.56	56.37 ¹	73.31 ¹	17.02
Number of shipments – Nombre de livraisons		207	169	3,813	621	12	6,455
Total							
Revenue – Recettes	\$'000	259,428	258,245	771,893	735,127	28,116	5,301,335
C.V.		2.02	2.01	2.09	2.47	17.04	.73
Tonnes	'000	7,814	8,995	28,030	30,560	260	204,835
C.V.		3.20	4.32	4.67	7.55	28.14	2.08
Number of shipments – Nombre de livraisons		1,273,036	1,527,570	3,537,426	3,549,179	111,585	30,766,810

¹ Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than 50 shipments – Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de 50 livraisons, la prudence est à conseiller

² Coefficient of variation. – Coefficient de variation

Figure 4.4

For-hire Trucking, 1987: Interprovincial Traffic, Class I, II and III Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Volume de transport interprovincial, pour les transporteurs des catégories I, II et III

	Revenue	% of total	Tonnes	% of total	Shipments	% of total
	Recettes	% du total		% du total	Livraisons	% du total
	\$'000		'000		No. - Nbre	
Ontario to Quebec - de l'Ontario au Québec	254,696	11.4	4 584	16.1	1,390,218	15.5
Quebec to Ontario - du Québec à l'Ontario	251,520	11.3	4 912	17.2	1,297,178	14.5
Ontario to Alberta - de l'Ontario à l'Alberta	130,199	5.8	503	1.8	382,168	4.2
Alberta to British Columbia - de l'Alberta à la Colombie-Britannique	121,644	5.4	2 152	7.6	491,007	5.5
Ontario to British Columbia - de l'Ontario à la Colombie-Britannique	113,020	5.1	280	1.0	356,430	4.0
Other Interprovincial movements - Autres mouvements interprovinciaux	1,364,085	61.0	16 027	56.3	5,041,671	56.3
Total, Interprovincial - Total, interprovincial	2,235,164	100.0	28 458	100.0	8,958,672	100.0

Figure 4.5

For-hire Trucking, 1987: Selected Statistics, Class I and II Carriers versus Class III Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Certaines statistiques comparatives, transporteurs des catégories I et II et transporteurs de la catégorie III

		Class I and II	%	Class III	%	Total	%
		Catégories I et II		Catégorie III			
Revenue - Recettes	\$000	4,867,841	91.8	433,493	8.2	5,301,334	100.0
Tonnes	'000	168 757	82.4	36 078	17.6	204 835	100.0
Shipments - Livraisons	No. - Nbre	28,128,437	91.4	2,638,373	8.6	30,766,810	100.0
Revenue per tonne - Recettes par tonne	\$	727	-	285	-	-	-
Revenue per shipment - Recettes par livraison	\$	173	-	164	-	-	-
Weight per shipment - Poids par livraison	kg	6 000	-	13 674	-	-	-

- The truck transport between Ontario and Quebec represented 23% of all interprovincial revenues; 33% of the tonnage and 30% of the shipments.
- The for-hire trucking industry was dominated by Class I and II firms. The Class III carriers accounted for only 8.2% of the total revenues and 8.6% of the total shipments. However, these carriers transported 17.6% of the total tonnage, indicating that they specialized in the transport of bulk commodities such as sand, gravel and timber.
- The Class III carriers average shipment weighed 13 674 kg compared to 6 000 kg for the Class I and II carriers. Even though there was such a large difference in weight, the average revenue per shipment only ranged from \$173 for Class I and II to \$164 for Class III. This difference in weight was due to the bulky nature of the commodities primarily transported by Class III carriers.
- Le transport routier entre l'Ontario et le Québec a représenté 23% des recettes totales du camionnage interprovincial, 33% du tonnage et 30% des expéditions.
- Les entreprises des catégories I et II occupaient une place prépondérante dans le secteur du camionnage pour compte d'autrui. Les transporteurs de la catégorie III ne représentaient que 8.2% des recettes totales et 8.6% du nombre total d'expéditions. Cependant, ces entreprises ont transporté 17.6% du tonnage total, se spécialisant dans le transport des produits en vrac tels que le sable, le gravier et le bois d'œuvre.
- Le poids moyen de l'expédition des transporteurs de la catégorie III était de 13 674 kilos contre 6 000 kilos pour les transporteurs des catégories I et II. Malgré cet important écart de poids, les recettes moyennes par expédition étaient comprises entre \$173 pour les transporteurs des catégories I et II et \$164 pour les transporteurs de la catégorie III. Cet écart de poids est dû au fait que les entreprises de la catégorie III transportaient principalement des produits en vrac.

PRINCIPAL STATISTICS – CLASS I AND II CARRIERS

Figure 4.6 shows intraprovincial estimates for revenues, tonnes, tonne-kilometres and number of shipments for Class I and II carriers. The data indicate that Ontario was the region where the majority of intercity trucking took place. In 1987, Ontario was responsible for more than two-fifths of all intraprovincial trucking activity, whether measured in revenues, tonnes, tonne-kilometres or number of shipments.

Figure 4.7 pertains to the top five interprovincial movements. It reveals that interprovincial movements for 1987 were not as concentrated as in previous years. Ontario used to be either the origin or destination of all top five interprovincial movements. In 1987, Ontario was predominant in only four of the top five, with the movement of commodities from Alberta to British Columbia being ranked fourth. The majority of interprovincial movements, however, still occurred between the provinces of Ontario and Quebec. Together, these two provinces accounted for 22% of the revenues, 33% of the tonnage and 30% of the shipments.

PRINCIPALES STATISTIQUES – TRANSPORTEURS DES CATÉGORIES 1 ET II

La figure 4.6 présente, au niveau intraprovincial, des estimations des recettes, des tonnes, des tonnes-kilomètres et du nombre d'expéditions pour les transporteurs des catégories I et II. Les données révèlent que l'Ontario a compté pour la majorité des activités de camionnage interurbaines. En 1987, l'Ontario représentait plus des deux cinquièmes des activités de camionnage intraprovinciales, sur le plan des recettes, des tonnes, des tonnes-kilomètres ou du nombre d'expéditions.

La figure 4.7 présente les cinq premiers mouvements interprovinciaux. Elle révèle que les mouvements interprovinciaux pour 1987 étaient moins concentrés qu'au cours des années précédentes. L'Ontario dominait habituellement le trafic interprovincial, étant soit le point d'origine, soit le point de destination des cinq premiers mouvements interprovinciaux. En 1987, l'Ontario a occupé une place prépondérante dans seulement quatre des cinq mouvements, le mouvement des marchandises de l'Alberta à la Colombie-Britannique passant au quatrième rang. La plupart des mouvements interprovinciaux ont cependant eu lieu entre les provinces de l'Ontario et du Québec. Ces deux provinces ont compté ensemble pour 22% des recettes, 33% du tonnage et 30 % des expéditions.

Figure 4.6

For-hire Trucking, 1987: Intraprovincial Traffic, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Volume de transport intraprovincial, pour les transporteurs de catégories I et II

	Revenue	% of total	Tonnes	% of total	Tonne-kilometres	% of total	Shipments	% of total
	Recettes	% du total		% du total	Tonnes-kilomètres	% du total	Livraisons	% du total
	\$'000		'000		'000		No. – Nbre	
Ontario	1,140,961	42.6	62 538	44.0	9 690 202	33.9	9,157,072	47.5
Quebec – Québec	501,345	18.7	23 712	16.7	4 317 236	15.1	3,592,020	18.6
British Columbia – Colombie-Britannique	368,824	13.8	21 260	14.9	6 057 959	21.2	2,118,918	11.0
Alberta	341,985	12.8	17 220	12.1	4 666 027	16.3	1,876,956	9.7
Other Intraprovincial movements – Autres mouvements intraprovinciaux	322,991	12.1	17 554	12.3	3 860 456	13.5	2,535,093	13.2
Total, Intraprovincial	2,676,106	100.0	142 284	100.0	28 591 880	100.0	19,280,059	100.0

Figure 4.7

For-hire Trucking, 1987: Interprovincial Traffic, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Volume de transport interprovincial, pour les transporteurs de catégories I et II

	Revenue	% of total	Tonnes	% of total	Tonne-kilometres	% of total	Shipments	% of total
	Recettes	% du total		% du total	Tonnes-kilomètres	% du total	Livraisons	% du total
	\$'000		'000		'000		No. – Nbre	
Ontario to Quebec – de l'Ontario au Québec	250,497	11.4	4 399	16.6	2 659 173	9.2	1,378,684	15.6
Quebec to Ontario – du Québec à l'Ontario	241,509	11.0	4 386	16.6	2 659 924	9.3	1,280,320	14.5
Ontario to Alberta – de l'Ontario à l'Alberta	130,010	5.9	498	1.9	1 692 007	5.9	381,733	4.3
Alberta to British Columbia – de l'Alberta à la Colombie-Britannique	118,957	5.4	2 071	7.8	1 593 467	5.5	487,341	5.5
Ontario to British Columbia – de l'Ontario à la Colombie-Britannique	113,009	5.2	280	1.1	1 230 492	4.3	356,422	4.0
Other Interprovincial movements – Autres mouvements interprovinciaux	1,337,753	61.1	14 839	56.0	18 893 076	65.8	4,963,877	56.1
Total, interprovincial	2,191,735	100.0	26 473	100.0	28 728 139	100.0	8,848,377	100.0

Figure 4.8 provides detailed statistics on intraprovincial and interprovincial trucking activity for Class I and II carriers. The data show that intraprovincial traffic was the main type of traffic for all provinces and territories with the exception of Prince Edward Island, the Northwest Territories and Manitoba.

Ontario as a whole, still continued to be responsible for a significant portion of all shipments transported in Canada. In 1987, 39.5% of all goods and materials shipped within Canada were destined for some geographical point in Ontario. Of these, 32.5% originated from within Ontario while the remaining 7% came from the rest of Canada. This level of intra-Ontario shipments was down from 1986 when such shipments constituted 34.2% of all shipments made within Canada. The percentage of total Canadian revenues resulting from the intra-Ontario shipments was also down from 1986. In 1987, intra-Ontario shipments accounted for only 23.4% of the total revenues accrued, as opposed to 24.4% in 1986.

COMMODITY MOVEMENTS CLASS I AND II CARRIERS

This section provides an analysis of commodities transported by Class I and II for-hire carriers at three levels of detail: commodity section, division and group.

As shown in Figure 4.9, the movements of "End Products, Inedible" generated high revenues (33%) and accounted for the highest percentage of total shipments (49%) but only 9% of the tonnage. The relationship between the proportions of revenues, tonnes, tonne-kilometres and shipments reveal that "End Products, Inedible" were light weight, and earned low revenue per shipment. On a **shipment** basis, these commodities were transported long distances.

On the other hand, "Fabricated Materials, Inedible" accounted for the largest share of tonnage shipped (37%) and the most tonne-kilometres travelled (40%). However, this commodity section only accounted for 24% of the total shipments. This indicates that fabricated materials inedible were heavy, travelled relatively long distances and earned high revenues per shipment.

Figure 4.10 presents the movements of the top five commodities (based on estimated revenues) grouped by region of origin and destination: Centre, East and West regions.

In general, the revenues derived from **intraregional** traffic, center around the major commodities or services produced by the region. For example, the Eastern and Western regions have an abundance of mineral wealth, therefore, the intraregional traffic is mainly composed of commodities such as Petroleum and Coal Products. The Central region has historically been the largest manufacturing area of Canada, therefore, the major commodities transported are finished products such as road motor vehicles. The revenues derived from the transport of the road motor vehicles are a direct result of the geographical proximity of the central region to the three major American auto makers situated in the Detroit-Windsor area.

The greatest proportion of all trucking activity (on a revenue basis) occurs intraregionally. Almost 54% of all commodities destined to the Eastern region originated intraregionally; this compares to 87% for the Central region and 75% for the Western region.

The **interregional** trucking revenues are dominated by the transport of "other household and personal equipment", which in all but one case (Centre-East) is the major commodity shipped between regions.

La figure 4.8 présente des statistiques détaillées sur le camionnage intraprovincial et interprovincial pour les transporteurs des catégories I et II. Les données montrent que le trafic intraprovincial était la principale activité de camionnage dans toutes les provinces et les territoires, à l'exception de l'Île-du-Prince-Édouard, des Territoires du Nord-Ouest et du Manitoba.

Dans l'ensemble, la part de l'Ontario des expéditions faites au Canada est restée considérable. En 1987, 39.5% de tous les biens et produits expédiés à l'intérieur du Canada avaient comme point de destination l'Ontario. De ce pourcentage, 32.5 % provenait de l'intérieur de l'Ontario, tandis que 7% provenait du reste du Canada. Il s'agit là d'une diminution du trafic intraprovincial en Ontario par rapport à 1986, alors que les expéditions représentaient 34.2% de toutes les expéditions faites à l'intérieur du Canada. Le pourcentage des recettes totales du trafic intraprovincial en Ontario a également diminué par rapport à 1986. En 1987, ce trafic ne constituait que 23.4% des recettes totales par rapport à 24.4% en 1986.

PRODUITS TRANSPORTÉS – TRANSPORTEURS DES CATÉGORIES I ET II

La présente section analyse les produits transportés par les camionneurs pour compte d'autrui des catégories I et II selon trois niveaux d'agrégation, soit la section, la division et le groupe de produits.

Comme le montre la figure 4.9, les "produits finals non comestibles" ont généré des recettes élevées (33%) et ont représenté la plus forte proportion des expéditions totales (49%), mais 9% du tonnage seulement. L'analyse du rapport entre les recettes, les tonnes, les tonnes-kilomètres et les expéditions révèle que les "produits finals non comestibles" étaient légers et rapportaient peu de recettes par expédition. Une ventilation par expédition montre que ces produits étaient transportés sur de longues distances.

Par contre, les "demi-produits non comestibles" représentaient la plus grande proportion du tonnage (37%) et des tonnes-kilomètres parcourues (40%). Toutefois, cette section de produits ne comptait que pour 24% des expéditions totales. Cela signifie que les demi-produits non comestibles étaient lourds, parcouraient des distances relativement longues et rapportaient des recettes élevées par expédition.

La figure 4.10 présente les mouvements des cinq principaux produits (d'après les recettes estimées) selon leur région d'origine et de destination, soit le centre, l'est et l'ouest du Canada.

En général, les recettes tirées du trafic **intrarégional** proviennent surtout des principales marchandises ou des principaux services de la région en cause. Par exemple, les régions de l'est et de l'ouest du Canada ont de nombreuses richesses minérales de sorte que le trafic intrarégional est axé sur des marchandises comme les produits du pétrole et de la houille. La région du centre a toujours été la principale région manufacturière du Canada et par conséquent, les principales marchandises transportées sont des produits finis tels que les véhicules automobiles routiers. Les recettes tirées du transport de ces véhicules découlent directement du fait que la région du centre est proche de la région de Détroit-Windsor où se trouvent les trois grands fabricants d'automobiles américains.

La plus grande part des activités de camionnage (selon les recettes) se situe au niveau intrarégional. Dans la région de l'est, presque 54% de toutes les marchandises ont été transportées au niveau intrarégional, comparativement à 87% dans la région du centre et 75% dans la région de l'ouest.

Les recettes du camionnage **interrégional** proviennent surtout du transport d'"autres articles ménagers et personnels". Cette division de produits domine le transport interrégional dans tous les cas sauf un (centre-est).

A close examination of the interregional traffic reveals that each region exports commodities in which they have an economic or geographic advantage. For example, the Western provinces transported \$37.3 million worth of "Live Animals", and "Meat and Meat Preparations" to the Central and Eastern regions. These commodities accounted for 13.7% of the Western region's total value of truck transport to the Central and Eastern regions. The Eastern region, which is known for its seafood, shipped about \$3.2 million worth of fish to the Central and Western regions. This was down significantly from last year's level of \$6.6 million worth of fish shipments.

In contrast, the Central region, which has a high concentration of manufacturing industries, transports finished materials such as metal fabricated basic products (e.g. wire, bolts, etc.) and food preparations to the Eastern and Western regions.

Figure 4.11 provides statistics on commodity movements ranked by the amount of tonnage carried in 1987. Intraregional traffic, in terms of tonnage, is dominated in all regions by the transport of raw materials such as "Crude, Non-metallic, Minerals" and "Petroleum and Coal Products". This is not surprising as these consist of commodities transported in bulk.

In terms of tonnage, the interregional traffic has a greater diversification of commodities. This is underscored by the fact that, on a tonnage ranking, the main commodities shipped from the Central region to the Eastern and Western regions were mainly comprised of manufactured products. This is also true when the commodities shipped from the Centre region were ranked by revenues.

The Western region shipped 158 398 tonnes of "Meat and Meat Preparations" to the Central and Eastern regions. The "Meat and Meat Preparations" were ranked in the top 5 positions according to revenues and tonnage.

Figures 4.12 and 4.13 present information about the commodity groups transported by Class I and II carriers. Figure 4.13, shows the top 10 commodity groups ranked according to revenues, tonnes-kilometres and shipments. Figure 4.14 ranks the major commodities by the revenue generated.

A traffic analysis by revenues indicates that the commodities transported by the Class I and II carriers vary from highly manufactured or finished goods such as "Food and Food Preparations" to crude materials like "pulpwood chips" and "gravel". The top 10 commodities transported represent 27% of the Class I and II carriers total revenues. In terms of tonnage, the top 10 commodities hauled were comprised of raw materials and represented 49% of the total tonnage transported by Class I and II carriers.

Si l'on examine de plus près les données sur le trafic interrégional, on constate que chaque région exporte les produits pour lesquels elle détient un avantage économique ou géographique. Ainsi, les provinces de l'ouest ont transporté pour \$37.3 millions d'"animaux vivants" et de "viandes et préparations à base de viandes" vers les régions du centre et de l'est. Ces produits ont représenté 13.7% des recettes totales du camionnage entre la région de l'ouest et les régions du centre et de l'est. La région de l'est, qui est renommée pour son poisson et ses fruits de mer, a expédié aux régions du centre et de l'ouest pour \$3.2 millions de poisson. Il s'agit là d'une diminution considérable par rapport à l'année précédente (\$6.6 millions).

Par contre, la région du centre, où se trouve une forte concentration d'industries manufacturières, expédie surtout des produits finis, par exemple des demi-produits de base en métal (par exemple des fils de fer et des boulons) et des préparations alimentaires vers les régions de l'est et de l'ouest du Canada.

La figure 4.11 présente les mouvements de produits selon le tonnage transporté en 1987. Le trafic intrarégional, selon le tonnage, est dominé dans toutes les régions par le transport des matières brutes, telles que les "minéraux bruts non métalliques" et les "produits du pétrole et de la houille". Il ne faut pas s'en étonner puisqu'il s'agit de produits transportés en vrac.

Selon le tonnage, le trafic interrégional se caractérise par une plus grande diversification des marchandises. Les produits manufacturés constituent d'ailleurs, au classement selon le tonnage, les principales marchandises expédiées de la région du centre vers les régions de l'est et de l'ouest. Cela est vrai également des marchandises qu'expédie la région du centre, selon les recettes.

La région de l'ouest a expédié 158 398 tonnes de "viandes et préparations à base de viandes" et d'"animaux vivants" aux régions du centre et de l'est. Les "viandes et préparations à base de viandes" se retrouvaient parmi les cinq premières catégories de marchandises, tant sur le plan des recettes que sur celui du tonnage.

Les figures 4.12 et 4.13 présentent des données sur les principaux groupes de produits transportés par les camionneurs des catégories I et II. À la figure 4.13, les 10 principaux groupes de marchandises sont classés selon les recettes enregistrées, les tonnes-kilomètres transportées et les expéditions. La figure 4.14 classe les principaux produits selon les recettes.

Une analyse des données sur le trafic selon les recettes révèle que les produits transportés par les camionneurs des catégories I et II varient des produits de haute fabrication ou des produits finis, tels que les "viandes et préparations à base de viandes", aux matières brutes, telles que les "copeaux de bois à pâte" et le "gravier". Les 10 premières marchandises transportées représentaient 27% des recettes totales des camionneurs des catégories I et II. Selon le tonnage, ces marchandises comptaient pour 49% du tonnage total transporté et étaient constituées de matières brutes.

Figure 4.8

For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination, Class I and II Carriers

			Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.		
No.	Destination		T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.	Qué.	Ont.
<hr/>								
Origin								
Newfoundland								
1	Revenue	\$'000	30,219	138	5,763	2,203	1,574	2,520
2	C.V. ²		10.55	48.61	13.02	26.87	14.52	16.73
3	Tonnes	'000	767	1	93	30	19	16
4	C.V.		13.10	75.17	14.96	29.11	16.92	30.02
5	Tonne-kilometres	'000	248 830	1 317	120 679	39 440	38 212	45 663
6	C.V.		14.26	72.80	14.95	27.71	16.97	30.68
7	Number of shipments		181,110	400	8,124	5,234	4,568	8,469
8	Revenue per tonne	\$	322.39	575.53	539.18	554.33	1,341.38	1,331.21
9	Revenue per tonne-kilometre	"	1.06	.46	.41	.40	.74	.46
10	Revenue per shipment	"	166.86	343.63	709.39	420.89	344.46	297.58
11	Weight per shipment	kg	4 233	3 695	11 429	5 791	4 252	1 933
12	Distance per shipment	km	439	1 196	1 331	1 480	2 147	2 846
Prince Edward Island								
13	Revenue	\$'000	1,162	679	1,505	2,097	3,036	4,769
14	C.V.		17.72	14.60	21.18	17.54	19.29	20.18
15	Tonnes	'000	12	28	41	86	56	58
16	C.V.		18.19	22.85	19.05	15.75	20.35	22.09
17	Tonne-kilometres	'000	15 450	2 118	11 551	23 074	68 979	99 175
18	C.V.		18.54	21.30	16.64	19.75	21.87	22.43
19	Number of shipments		1,043	3,389	8,465	12,058	5,757	7,319
20	Revenue per tonne	\$	227.12	699.33	561.87	371.72	432.68	693.04
21	Revenue per tonne-kilometre	"	.23	10.30	2.37	1.49	.36	.40
22	Revenue per shipment	"	1,114.16	200.26	177.75	173.91	527.29	651.54
23	Weight per shipment	kg	11 198	8 205	4 805	7 107	9 786	7 900
24	Distance per shipment	km	1 161	77	254	259	1 206	1 726
Nova Scotia								
25	Revenue	\$'000	11,381	3,994	56,599	20,672	8,409	19,226
26	C.V.		14.27	11.11	3.87	7.77	12.16	8.04
27	Tonnes	'000	109	81	3 291	555	122	222
28	C.V.		15.36	13.10	7.82	6.34	17.93	8.02
29	Tonne-kilometres	'000	139 304	19 212	691 476	168 935	146 861	405 203
30	C.V.		17.21	13.37	10.64	7.23	18.67	7.87
31	Number of shipments		25,656	41,434	554,622	177,875	31,384	50,808
32	Revenue per tonne	\$	576.96	337.27	319.94	292.12	1,159.68	1,174.81
33	Revenue per tonne-kilometre	"	.45	1.28	2.28	.89	.97	.65
34	Revenue per shipment	"	443.58	96.39	102.05	116.22	267.94	378.40
35	Weight per shipment	kg	4 252	1 947	5 933	3 121	3 902	4 363
36	Distance per shipment	km	1 323	262	207	359	1 193	1 816
New Brunswick								
37	Revenue	\$'000	13,836	6,083	37,790	84,788	11,880	22,189
38	C.V.		15.00	12.26	6.58	8.06	9.32	8.34
39	Tonnes	'000	110	146	845	4 871	299	348
40	C.V.		19.84	15.13	8.99	11.25	11.76	9.32
41	Tonne-kilometres	'000	154 827	38 978	292 684	907 190	217 338	495 308
42	C.V.		20.58	16.64	9.43	11.42	12.41	9.21
43	Number of shipments		28,709	75,153	258,995	569,332	38,326	49,795
44	Revenue per tonne	\$	797.85	284.52	351.59	191.98	670.79	810.75
45	Revenue per tonne-kilometre	"	.66	1.50	1.33	1.09	.84	.54
46	Revenue per shipment	"	481.94	80.94	145.91	148.93	309.97	445.61
47	Weight per shipment	kg	3 837	1 942	3 262	8 556	7 809	6 983
48	Distance per shipment	km	1 324	220	329	204	807	1 466

See footnote(s) at end of table.

Figure 4.8

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre de livraisons et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination, pour les transporteurs des catégories I et II

Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	Yukon	N.W.T. T.N.-O.	Total	Destination	N°
Origine								
Terre-Neuve								
69	38	554	464	..	1	43,543	\$'000 Recettes	1
55.21	71.85 ¹	58.95	45.10	..	--	7.97	C.V. ²	2
...	...	1	...	..	...	929	'000 Tonnes	3
47.76	64.34 ¹	81.58	41.18	..	--	11.13	C.V.	4
340	112	7 522	1 383	..	8	503 506	'000 Tonnes-kilomètres	5
48.29	63.70 ¹	83.75	41.76	..	--	9.30	C.V.	6
323	309	164	244	..	3	208,949	Nombre de livraisons	7
1,296.09	1,058.53	1,633.15	2,913.30	..	2,464.78	406.97	\$ Recettes par tonne	8
.27	.20	.29	.44	..	.36	.98	" Recettes par tonne-kilomètre	9
214.50	123.88	3,369.07	1,899.39	..	324.96	208.39	" Recettes par livraison	10
225	69	7 813	832	..	361	4 444	kg Poids par livraison	11
4 733	5 046	5 770	6 626	..	7 024	661	km Distance par livraison	12
Ile-du-Prince-Edouard								
30	133	504	240	..	..	14,153	\$'000 Recettes	13
68.53 ¹	52.97 ¹	58.70	46.68	..	..	9.30	C.V.	14
...	1	1	1	..	..	283	'000 Tonnes	15
85.72 ¹	57.52 ¹	45.19	55.02	..	..	8.87	C.V.	16
436	2 700	6 152	3 196	..	..	232 832	'000 Tonnes-kilomètres	17
85.52 ¹	57.18 ¹	46.35	54.57	..	..	11.93	C.V.	18
98	171	308	320	..	..	38,927	Nombre de livraisons	19
1,282.73	544.42	807.61	1,190.63	..	..	520.37	\$ Recettes par tonne	20
.37	.13	.16	.21	..	..	2.01	" Recettes par tonne-kilomètre	21
305.57	775.50	1,637.18	749.83	..	..	363.58	" Recettes par livraison	22
1 273	3 716	3 718	1 860	..	..	7 258	kg Poids par livraison	23
3 484	4 270	5 161	5 568	..	..	790	km Distance par livraison	24
Nouvelle-Écosse								
1,623	328	1,977	2,467	8	21	126,705	\$'000 Recettes	25
30.91	69.10	31.55	25.25	24.70 ¹	58.46 ¹	2.97	C.V.	26
2	...	4	2	...	...	4 388	'000 Tonnes	27
35.11	54.90	37.08	24.94	11.57 ¹	53.41 ¹	5.95	C.V.	28
6 856	1 113	18 524	10 455	46	71	1 608 058	'000 Tonnes-kilomètres	29
35.03	53.67	37.26	24.82	12.26 ¹	52.65 ¹	5.57	C.V.	30
1,474	824	1,733	2,470	10	11	888,300	Nombre de livraisons	31
1,297.84	2,471.50	1,926.87	3,261.07	1,835.11	4,297.70	416.17	\$ Recettes par tonne	32
.36	.57	.38	.56	.24	.69	1.75	" Recettes par tonne-kilomètre	33
1,100.95	397.94	1,140.91	998.82	778.08	1,933.27	142.64	" Recettes par livraison	34
1 321	327	2 123	722	609	1 073	4 939	kg Poids par livraison	35
3 562	4 273	5 040	5 847	7 562	6 218	434	km Distance par livraison	36
Nouveau-Brunswick								
958	170	1,546	1,259	...	...	180,499	\$'000 Recettes	37
28.70	48.49	32.78	43.33	--	--	4.96	C.V.	38
2	...	3	2	...	...	6 627	'000 Tonnes	39
53.20	33.36	53.67	61.01	--	--	8.84	C.V.	40
6 235	654	15 285	12 840	1	1	2 141 341	'000 Tonnes-kilomètres	41
52.93	33.40	54.12	60.66	--	--	6.37	C.V.	42
1,498	221	2,106	1,329	2	5	1,025,473	Nombre de livraisons	43
1,317.53	2,781.30	2,169.57	2,611.22	1,258.40	3,737.03	313.40	\$ Recettes par tonne	44
.41	.72	.48	.47	.20	.73	1.13	" Recettes par tonne-kilomètre	45
639.59	767.80	734.15	946.97	137.78	82.19	176.02	" Recettes par livraison	46
1 294	764	1 602	1 738	109	24	6 462	kg Poids par livraison	47
3 264	3 869	4 483	5 644	6 455	5 328	373	km Distance par livraison	48

Voir note(s) à la fin du tableau

Figure 4.8

For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination, Class I and II Carriers – Continued

No.	Destination		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Qué.	Ont.
			T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.		
Origin								
Quebec								
49	Revenue	\$'000	15,369	2,904	31,215	37,714	501,345	241,509
50	C.V. ²		11.18	18.27	7.53	5.57	3.38	2.45
51	Tonnes	'000	79	14	218	499	23 712	4 386
52	C.V.		15.67	20.19	9.88	10.69	6.43	4.04
53	Tonne-kilometres	'000	164 690	15 762	264 234	346 546	4 317 236	2 659 924
54	C.V.		15.19	19.78	10.33	9.43	4.96	4.43
55	Number of shipments		43,976	17,409	132,025	183,560	3,592,020	1,280,302
56	Revenue per tonne	\$	1,304.20	902.94	876.79	772.65	656.39	900.47
57	Revenue per tonne-kilometre	"	.61	.76	.74	.91	4.87	2.14
58	Revenue per shipment	"	349.49	166.83	236.43	205.46	139.57	188.64
59	Weight per shipment	kg	1 804	794	1 653	2 716	6 601	3 426
60	Distance per shipment	km	2 170	1 195	1 216	844	238	561
Ontario								
61	Revenue	\$'000	21,234	5,453	56,304	50,678	250,497	1,140,961
62	C.V.		11.36	17.54	5.17	6.00	2.32	1.46
63	Tonnes	'000	95	28	305	310	4 399	62 538
64	C.V.		15.40	27.40	7.81	8.24	4.39	4.27
65	Tonne-kilometres	'000	273 804	49 988	555 234	468 175	2 659 173	9 690 202
66	C.V.		15.39	27.90	7.87	8.35	5.05	2.33
67	Number of shipments		69,106	29,370	255,997	232,421	1,378,684	9,157,072
68	Revenue per tonne	\$	1,644.37	1,591.85	1,195.23	1,013.23	786.26	661.50
69	Revenue per tonne-kilometre	"	.58	.91	.67	.69	1.43	6.21
70	Revenue per shipment	"	307.27	185.66	219.94	218.04	181.69	124.60
71	Weight per shipment	kg	1 378	954	1 193	1 334	3 191	6 829
72	Distance per shipment	km	2 854	1 753	1 820	1 498	627	224
Manitoba								
73	Revenue	\$'000	1,470	70	3,232	1,929	16,717	62,210
74	C.V.		36.81	43.74	24.60	23.70	10.76	4.47
75	Tonnes	'000	5	...	10	5	120	975
76	C.V.		65.76	40.69	38.19	26.67	13.24	2.92
77	Tonne-kilometres	'000	24 551	879	35 822	17 223	290 962	1 840 400
78	C.V.		68.46	40.89	38.91	26.53	13.51	3.45
79	Number of shipments		2,930	850	5,425	4,029	46,132	289,487
80	Revenue per tonne	\$	1,892.15	995.43	1,672.44	1,297.56	1,172.66	878.85
81	Revenue per tonne-kilometre	"	.41	.29	.48	.40	.49	.95
82	Revenue per shipment	"	501.52	82.36	595.72	478.86	362.37	214.90
83	Weight per shipment	kg	1 719	287	1 817	1 297	2 595	3 368
84	Distance per shipment	km	4 780	3 592	3 551	3 241	2 409	1 327
Saskatchewan								
85	Revenue	\$'000	284	265	192	932	3,025	16,704
86	C.V. ¹		69.99	62.63 ¹	43.12	36.27	15.69	10.16
87	Tonnes	'000	1	...	...	3	18	104
88	C.V.		85.47	59.17 ¹	65.77	42.86	16.31	12.55
89	Tonne-kilometres	'000	2 678	649	1 959	10 490	52 540	282 682
90	C.V.		84.59	59.41 ¹	65.47	43.16	15.93	12.57
91	Number of shipments		674	104	1,166	929	6,792	32,031
92	Revenue per tonne	\$	1,678.21	2,572.15	2,987.76	1,210.65	2,781.48	2,389.24
93	Revenue per tonne-kilometre	"	.32	.62	.72	.31	.91	.85
94	Revenue per shipment	"	421.99	2,556.80	165.07	1,003.67	445.31	521.48
95	Weight per shipment	kg	778	1 468	393	2 857	2 578	3 240
96	Distance per shipment	km	5 280	4 221	4 393	3 924	3 060	2 795

See footnote(s) at end of table.

Figure 4.8

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre de livraisons et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination, pour les transporteurs des catégories I et II – suite

Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	Yukon	N.W.T. T.N.-O.	Total	Destination	No
Origine								
Quebec								
24,448	9,611	36,766	35,289	166	332	936,668	\$'000 Recettes	49
7.29	10.88	6.35	6.71	49.66	55.62	2.12	C.V. ²	50
117	38	133	92	1	...	29 289	'000 Tonnes	51
9.92	19.97	9.85	11.63	88.90	59.20	5.28	C.V.	52
282 821	117 165	491 613	431 368	4 098	2 098	9 097 555	'000 Tonnes-kilomètres	53
9.97	19.93	9.89	11.76	88.80	60.00	3.15	C.V.	54
92,141	54,848	150,329	138,325	760	726	5,686,422	Nombre de livraisons	55
1,707.82	1,682.93	1,686.26	2,134.76	3,196.42	3,837.45	816.85	\$ Recettes par tonne	56
.71	.56	.46	.46	.56	.85	3.65	" Recettes par tonne-kilomètre	57
265.33	175.24	244.57	255.12	218.12	456.70	164.72	" Recettes par livraison	58
1 270	700	883	666	928	599	5 151	kg Poids par livraison	59
2 395	3 043	3 684	4 623	5 824	4 630	632	km Distance par livraison	60
Ontario								
71,442	33,926	130,010	113,009	840	1,930	1,876,284	\$'000 Recettes	61
4.35	5.55	3.76	4.22	35.03	28.83	1.08	C.V.	62
441	136	498	280	1	3	69 034	'000 Tonnes	63
5.72	7.67	6.22	5.45	24.41	25.61	3.89	C.V.	64
833 164	375 668	1 692 007	1 230 492	3 312	13 752	17 844 970	'000 Tonnes-kilomètres	65
5.90	7.66	5.70	5.50	23.90	28.73	1.73	C.V.	66
281,002	150,403	381,733	356,422	3,667	4,685	12,300,562	Nombre de livraisons	67
1,257.94	1,579.25	1,724.51	1,924.30	6,840.27	6,578.34	799.50	\$ Recettes par tonne	68
.62	.54	.51	.43	1.24	1.47	4.87	" Recettes par tonne-kilomètre	69
254.24	225.57	340.58	317.07	229.09	411.93	152.54	" Recettes par livraison	70
1 570	901	1 305	786	170	659	5 612	kg Poids par livraison	71
2 112	2 885	3 491	4 437	5 352	4 502	647	km Distance par livraison	72
Manitoba								
69,047	40,328	33,515	21,913	152	505	251,089	\$'000 Recettes	73
2.78	3.85	5.32	6.49	45.07	42.80	1.93	C.V.	74
4 286	625	328	117	...	1	6 472	'000 Tonnes	75
2.07	4.14	7.06	7.78	40.70	41.44	1.62	C.V.	76
1 033 822	391 210	463 284	279 158	715	2 001	4 380 028	'000 Tonnes-kilomètres	77
1.97	4.82	7.11	7.80	41.62	40.57	2.10	C.V.	78
578,554	254,463	130,299	58,876	710	924	1,372,679	Nombre de livraisons	79
300.52	496.84	620.53	1,915.74	3,532.87	1,468.17	602.48	\$ Recettes par tonne	80
1.18	.70	.44	.83	.99	.59	.93	" Recettes par tonne-kilomètre	81
119.35	158.49	257.22	372.18	214.57	546.54	182.92	" Recettes par livraison	82
7 408	2 458	2 516	1 984	287	873	4 715	kg Poids par livraison	83
375	736	1 427	2 379	3 519	2 498	932	km Distance par livraison	84
Saskatchewan								
18,279	74,181	32,659	10,462	593	61	157,637	\$'000 Recettes	85
6.55	2.79	5.09	13.63	71.92 ¹	32.46	2.74	C.V. ¹	86
586	4 232	937	123	1	...	6 005	'000 Tonnes	87
7.00	3.92	6.07	9.06	76.35 ¹	34.91	3.54	C.V.	88
299 609	933 466	586 209	188 060	1 788	118	2 360 248	'000 Tonnes-kilomètres	89
7.29	3.08	6.06	10.04	76.49 ¹	32.23	3.49	C.V.	90
69,316	590,535	97,251	18,624	529	425	818,377	Nombre de livraisons	91
531.67	343.72	583.00	872.79	1,268.20	1,103.15	507.53	\$ Recettes par tonne	92
.94	1.47	.99	.56	.43	.60	1.31	" Recettes par tonne-kilomètre	93
263.71	125.62	335.82	561.72	1,120.59	143.46	192.62	" Recettes par livraison	94
8 458	7 167	9 639	6 614	1 112	147	7 337	kg Poids par livraison	95
616	254	651	1 615	3 051	1 801	503	km Distance par livraison	96

Voir note(s) à la fin du tableau

Figure 4.8

For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination, Class I and II Carriers – Concluded

No.	Destination		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Qué.	Ont.
			T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.		
	Origin							
	Alberta							
97	Revenue	\$'000	1,853	116	1,866	1,737	20,965	59,439
98	C.V. ²		39.49	31.79	26.63	26.71	7.69	5.44
99	Tonnes	'000	5	...	6	6	119	322
100	C.V.		46.57	42.38	26.26	26.10	10.03	7.57
101	Tonne-kilometres	'000	30 242	1 157	32 097	25 359	440 598	1 088 848
102	C.V.		46.61	43.02	26.01	26.07	10.32	7.69
103	Number of shipments		1,123	144	2,586	2,045	32,986	109,949
104	Revenue per tonne	\$	2,078.72	3,450.48	2,808.30	3,104.63	2,386.03	2,024.92
105	Revenue per tonne-kilometre	"	.35	.73	.55	.68	.65	.60
106	Revenue per shipment	"	1,650.25	808.39	721.61	849.39	635.57	540.61
107	Weight per shipment	kg	4 592	1 631	2 423	2 717	3 594	2 929
108	Distance per shipment	km	5 960	4 782	5 047	4 540	3 694	3 401
	British Columbia							
109	Revenue	\$'000	692	42	3,097	719	21,743	52,199
110	C.V.		53.19	20.34	20.99	16.66	7.89	5.26
111	Tonnes	'000	2	...	5	1	60	167
112	C.V.		62.06	38.81	28.62	11.41	12.45	8.23
113	Tonne-kilometres	'000	10 299	538	29 722	5 010	274 882	718 625
114	C.V.		60.41	38.76	28.35	11.45	12.49	8.16
115	Number of shipments		1,161	528	4,346	3,312	50,723	135,485
116	Revenue per tonne	\$	3,527.72	1,142.54	3,184.35	2,923.86	2,731.71	2,207.69
117	Revenue per tonne-kilometre	"	.54	.20	.55	.53	.58	.50
118	Revenue per shipment	"	596.34	79.13	712.64	217.06	428.66	385.27
119	Weight per shipment	kg	1 449	178	1 182	271	1 174	1 236
120	Distance per shipment	km	6 515	5 708	5 850	5 564	4 651	4 379
	Yukon							
121	Revenue	\$'000	..	20	239	2	..	427
122	C.V.		..	99.49 ¹	96.93 ¹	55.30 ¹	..	74.05 ¹
123	Tonnes	'000	..	...	...	...	..	...
124	C.V.		..	99.49 ¹	96.71 ¹	69.12 ¹	..	79.44 ¹
125	Tonne-kilometres	'000	..	683	617	166	..	2 127
126	C.V.		..	99.49 ¹	96.69 ¹	69.09 ¹	..	79.80 ¹
127	Number of shipments		..	98	38	4	..	509
128	Revenue per tonne	\$	..	200.10	2,555.23	484.53	..	2,538.14
129	Revenue per tonne-kilometre	"	..	.03	.38	.07	..	.50
130	Revenue per shipment	"	..	207.10	6,302.39	407.78	..	837.51
131	Weight per shipment	kg	..	1 035	2 410	6 532	..	806
132	Distance per shipment	km	..	6 738	6 741	6 526	..	5 004
	Northwest Territories							
133	Revenue	\$'000	..	..	291	..	15	206
134	C.V. ¹		..	..	69.77 ¹	..	62.30 ¹	54.23 ¹
135	Tonnes	'000	..	..	...	..	...	...
136	C.V.		..	..	64.30 ¹	..	38.97 ¹	47.20 ¹
137	Tonne-kilometres	'000	..	..	1 188	..	58	448
138	C.V.		..	..	65.87 ¹	..	38.93 ¹	51.86 ¹
139	Number of shipments		..	..	104	..	10	195
140	Revenue per tonne	\$	..	..	2,224.30	..	2,516.20	6,560.36
141	Revenue per tonne-kilometre	"	..	..	.30	..	.55	1.41
142	Revenue per shipment	"	..	..	2,800.73	..	1,441.70	1,059.53
143	Weight per shipment	kg	..	..	1 593	..	1 171	521
144	Distance per shipment	km	..	..	7 323	..	4 755	4 750
	Total							
145	Revenue	\$'000	97,500	19,764	198,094	203,470	839,205	1,622,359
146	C.V. ¹		6.59	7.23	2.52	4.15	2.20	1.16
147	Tonnes	'000	1 184	299	4 815	6 365	28 923	69 137
148	C.V.		10.13	9.18	5.53	8.77	5.34	3.88
149	Tonne-kilometres	'000	1 064 675	131 282	2 037 263	2 011 608	8 506 839	17 328 605
150	C.V.		9.18	12.30	4.79	6.03	3.30	1.70
151	Number of shipments		355,487	168,879	1,231,892	1,190,799	5,187,383	11,121,421
152	Revenue per tonne	\$	788.85	607.90	595.32	477.29	733.08	735.69
153	Revenue per tonne-kilometre	"	.82	1.43	1.55	.95	3.78	5.41
154	Revenue per shipment	"	274.27	117.03	160.80	170.87	161.78	145.88
155	Weight per shipment	kg	3 332	1 768	3 908	5 346	5 576	6 217
156	Distance per shipment	km	1 342	641	733	620	442	397

¹ Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than 50 shipments.

² Coefficient of variation.

Figure 4.8

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre de livraisons et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination, pour les transporteurs des catégories I et II – fin

Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	Yukon	N.W.T. T.N.-O.	Total	Destination	N ^o
Origine								
Alberta								
32,837	55,558	341,985	118,957	7,140	19,391	661,845	\$'000 Recettes	97
5.32	3.62	3.07	3.34	14.62	9.04	1.96	C.V. ²	98
605	1 189	17 220	2 071	33	104	21 680	'000 Tonnes	99
5.41	4.88	5.23	6.66	23.56	15.94	4.31	C.V.	100
746 235	770 054	4 666 027	1 593 467	68 164	145 960	9 608 208	'000 Tonnes-kilomètres	101
5.38	4.91	8.31	5.63	22.31	13.53	4.40	C.V.	102
97,381	226,697	1,876,956	487,341	25,210	59,991	2,922,408	Nombre de livraisons	103
752.97	643.21	453.25	813.70	1,411.12	1,355.76	650.53	\$ Recettes par tonne	104
.54	1.01	1.56	.99	.65	.89	1.32	" Recettes par tonne-kilomètre	105
337.21	245.08	182.20	244.09	283.22	323.23	226.47	" Recettes par livraison	106
6 214	5 245	9 174	4 250	1 291	1 731	7 418	kg Poids par livraison	107
1 370	685	322	879	2 094	1 630	683	km Distance par livraison	108
Colombie-Britannique								
24,484	20,048	100,924	368,824	11,283	1,115	605,170	\$'000 Recettes	109
6.21	5.89	4.49	3.65	17.85	28.28	2.51	C.V.	110
225	203	1 955	21 260	60	2	23 940	'000 Tonnes	111
6.45	7.37	3.90	7.88	19.43	22.20	7.01	C.V.	112
513 543	315 664	1 370 391	6 057 959	119 778	5 308	9 421 718	'000 Tonnes-kilomètres	113
6.57	7.29	4.33	5.49	21.45	20.22	3.73	C.V.	114
60,324	59,591	338,008	2,118,918	21,259	3,099	2,796,754	Nombre de livraisons	115
1,112.06	825.41	693.52	502.62	1,328.52	1,810.63	684.88	\$ Recettes par tonne	116
.46	.50	.67	3.84	.65	.69	3.05	" Recettes par tonne-kilomètre	117
405.87	336.44	298.59	174.06	530.75	359.84	216.38	" Recettes par livraison	118
3 736	3 411	5 784	10 033	2 830	629	8 560	kg Poids par livraison	119
2 394	1 667	998	354	2 437	2 684	813	km Distance par livraison	120
Yukon								
24	302	539	1,808	6,469	251	10,081	\$'000 Recettes	121
65.78 ¹	98.56 ¹	37.57 ¹	37.34 ¹	59.02	67.63 ¹	40.25	C.V.	122
...	...	6	12	76	1	96	'000 Tonnes	123
36.95 ¹	98.56 ¹	38.33 ¹	62.82 ¹	56.29	84.82 ¹	45.45	C.V.	124
117	684	11 162	38 610	41 878	2 086	98 130	'000 Tonnes-kilomètres	125
40.96 ¹	98.56 ¹	39.65 ¹	65.53 ¹	58.10	86.39 ¹	36.65	C.V.	126
154	35	1,916	3,395	56,361	756	63,267	Nombre de livraisons	127
3,804.47	1,129.06	656.72	1,724.06	1,584.18	573.70	1,562.73	\$ Recettes par tonne	128
1.02	.44	35	1.17	3.01	40	2.76	" Recettes par tonne-kilomètre	129
156.82	8,623.77	281.26	532.53	114.79	331.70	159.34	" Recettes par livraison	130
210	7 638	3 074	3 561	1 347	1 520	1 517	kg Poids par livraison	131
3 883	2 560	1 899	2 248	562	1 461	762	km Distance par livraison	132
Territoires du Nord-Ouest								
26	263	1,683	622	51	1,010	4,168	\$'000 Recettes	133
44.58 ¹	98.96 ¹	24.42	69.25 ¹	38.33 ¹	51.63	20.81	C.V. ¹	134
...	1	9	1	...	4	16	'000 Tonnes	135
39.18 ¹	99.63 ¹	25.56	56.37 ¹	73.31 ¹	39.39	21.78	C.V.	136
77	2 784	15 827	1 069	299	1 675	23 424	'000 Tonnes-kilomètres	137
41.47 ¹	99.64 ¹	31.56	67.80 ¹	64.91 ¹	35.11	25.22	C.V.	138
207	169	3,813	621	12	1,190	6,320	Nombre de livraisons	139
1,128.93	207.12	1,031.42	2,527.11	600.47	575.97	1,265.25	\$ Recettes par tonne	140
.32	.11	.67	.99	.26	.74	.70	" Recettes par tonne-kilomètre	141
127.71	1,558.16	441.26	1,002.83	4,116.89	848.84	659.39	" Recettes par livraison	142
121	8 299	2 377	1 117	14 891	3 298	2 464	kg Poids par livraison	143
3 603	1 983	1 663	2 466	1 887	738	1 833	km Distance par livraison	144
Total								
243,268	234,887	682,661	675,314	26,703	24,617	4,867,841	\$'000 Recettes	145
2.01	1.87	1.88	2.27	17.82	8.13	.70	C.V. ¹	146
6 265	6 427	21 095	23 961	171	115	168 757	'000 Tonnes	147
1.85	3.07	4.32	7.02	26.54	15.44	2.14	C.V.	148
3 723 256	2 911 275	9 344 003	9 848 059	240 080	173 077	57 320 019	'000 Tonnes-kilomètres	149
2.31	2.56	4.43	3.62	16.41	11.85	1.28	C.V.	150
1,182,470	1,338,265	2,984,618	3,186,886	108,521	71,815	28,128,437	Nombre de livraisons	151
733.40	640.67	719.73	813.27	1,693.93	1,720.67	726.72	\$ Recettes par tonne	152
.90	1.06	1.20	2.79	1.89	.90	3.50	" Recettes par tonne-kilomètre	153
205.73	175.52	228.73	211.90	246.06	342.79	173.06	" Recettes par livraison	154
5 298	4 802	7 068	7 519	1 575	1 605	6 000	kg Poids par livraison	155
1 154	897	1 041	1 131	1 516	1 890	658	km Distance par livraison	156

¹ Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de 50 livraisons, la prudence est à conseiller

² Coefficient de variation

Figure 4.9

For-hire Trucking, 1987: Selected Statistics by Commodity Section, Class I and II Carriers
Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Certaines statistiques selon la section de produits, pour les transporteurs des catégories I et II

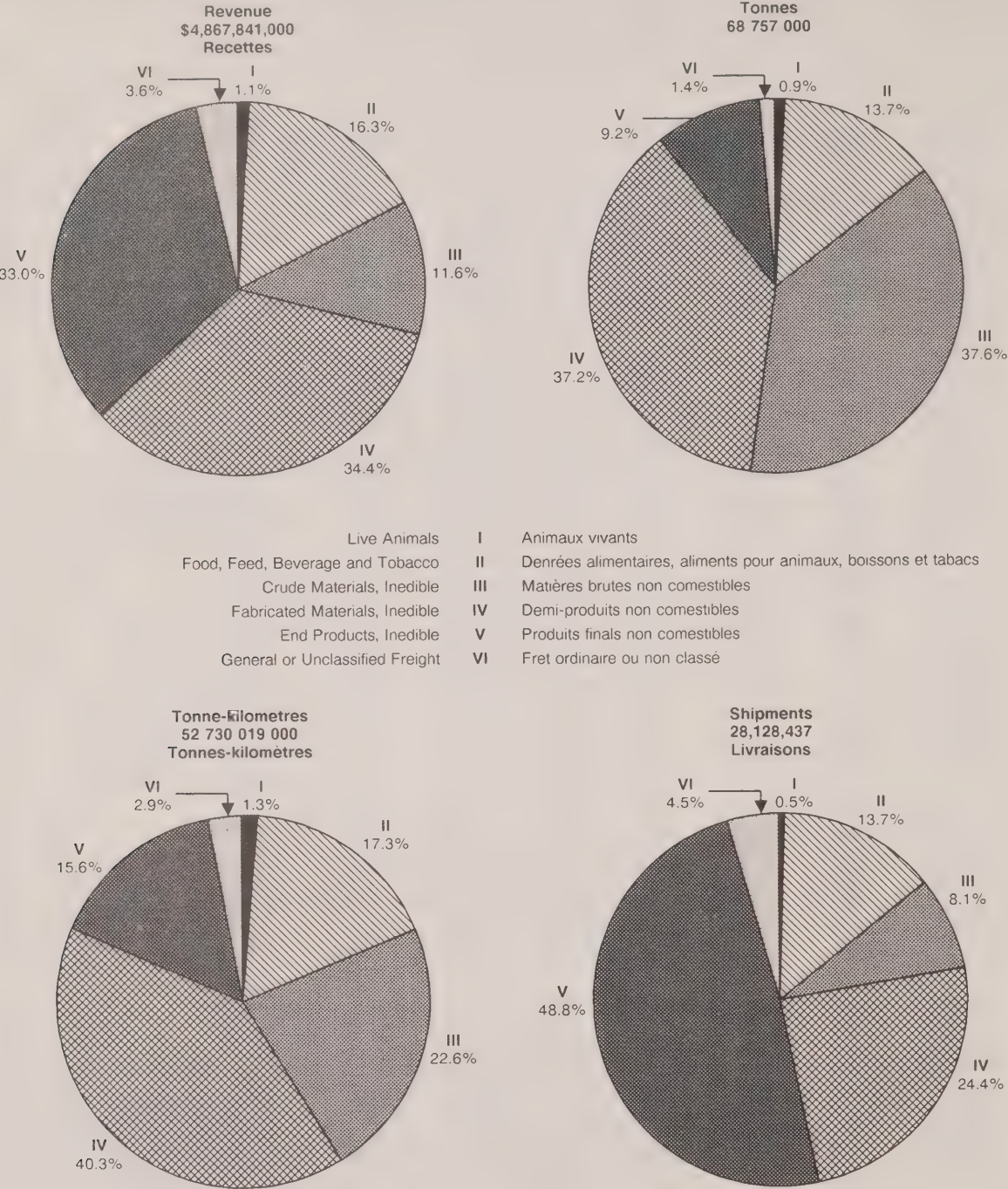
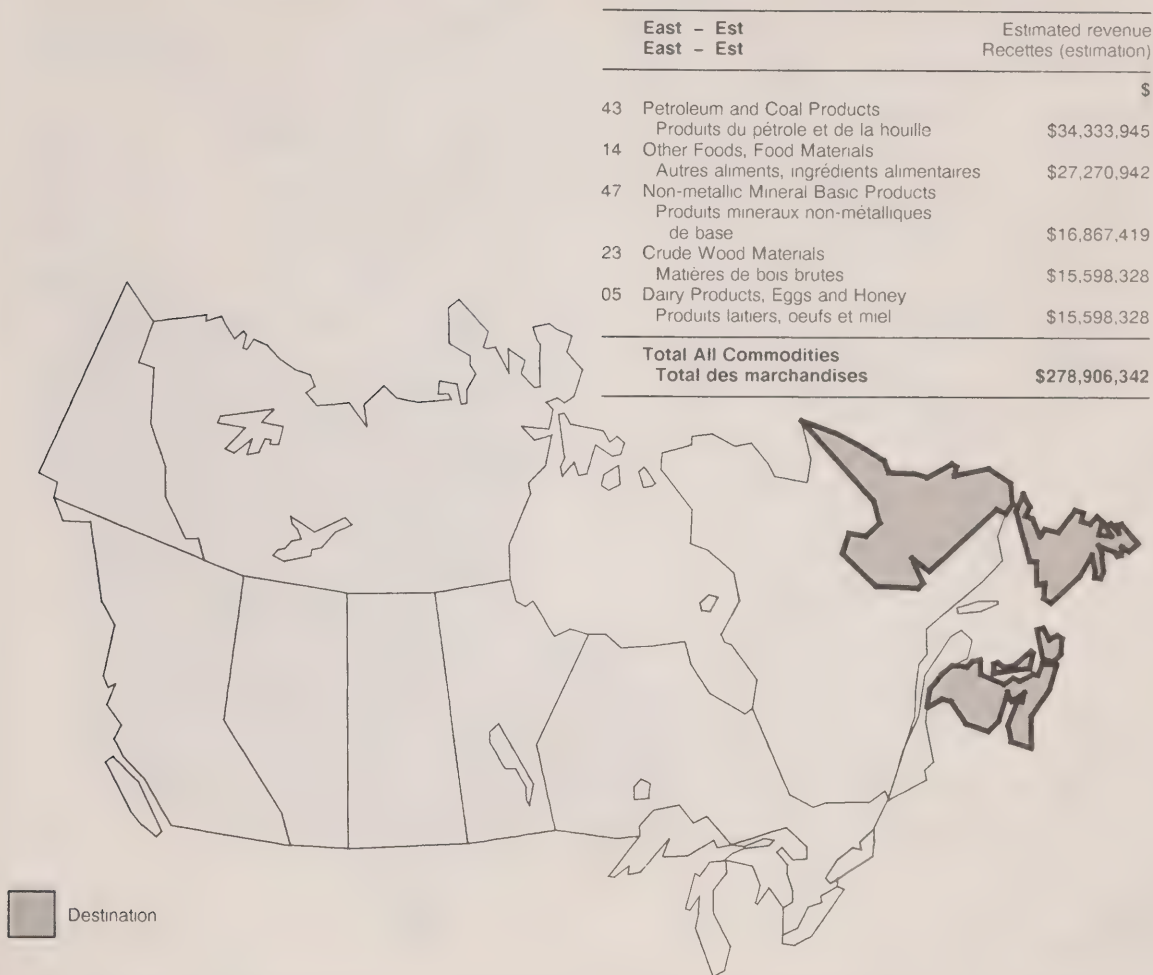


Figure 4.10

For-hire Trucking, 1987: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Revenues, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les recettes, pour les transporteurs des catégories I et II



East - Est	East - Est	Estimated revenue Recettes (estimation)
		\$
43	Petroleum and Coal Products Produits du pétrole et de la houille	\$34,333,945
14	Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	\$27,270,942
47	Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non-métalliques de base	\$16,867,419
23	Crude Wood Materials Matières de bois brutes	\$15,598,328
05	Dairy Products, Eggs and Honey Produits laitiers, oeufs et miel	\$15,598,328
Total All Commodities Total des marchandises		\$278,906,342

West - East Ouest - Est	Estimated revenue Recettes (estimation)
	\$
86	Other Household and Personal Equipment Autres articles ménagers et personnels
	\$6,655,404
01	Meat and Meat Preparations Viandes et préparations à base de viandes
	\$2,061,728
14	Other Foods, Food Materials Autre aliments, ingrédients alimentaires
	\$1,685,192
46	Metal Fabricated Basic Products Demi-produits de base en métal
	\$990,603
52	Special Industry Machinery Machines industrielles spéciales
	\$811,896
Total All Commodities Total des marchandises	
	\$19,050,081

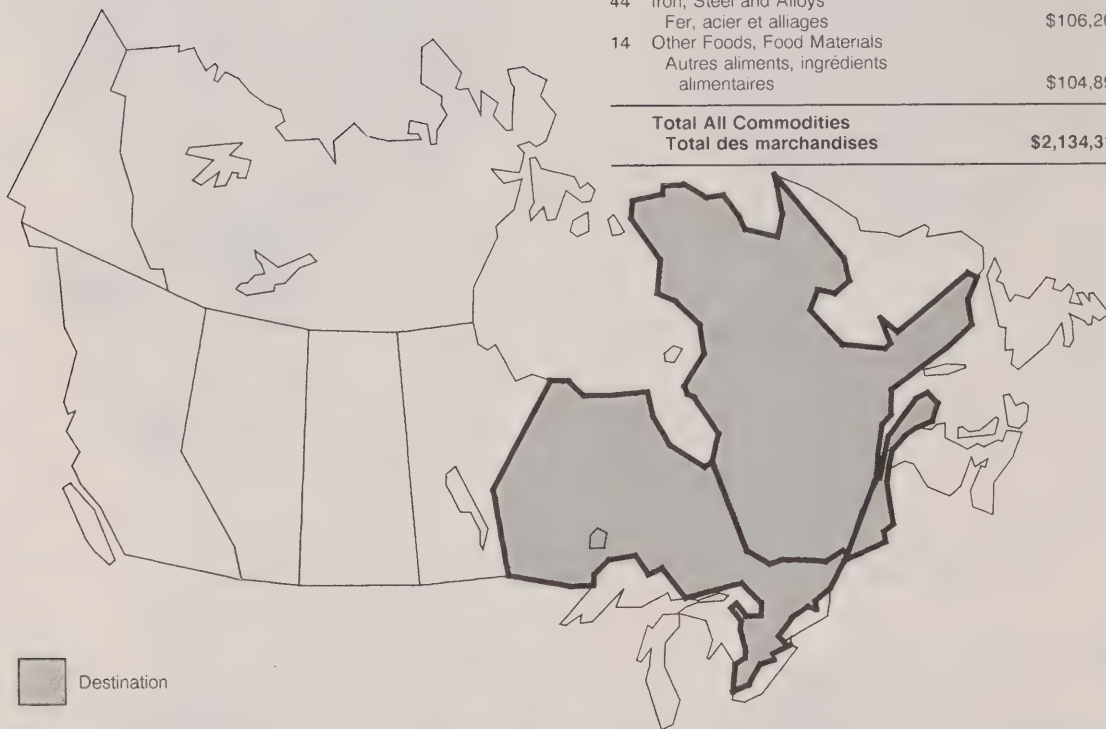
Centre - East Centre - Est	Estimated revenue Recettes (estimation)
	\$
14	Other Foods, Food Materials Autre aliments, ingrédients alimentaires
	\$25,555,329
47	Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non-métalliques de base
	\$14,619,864
99	General or Unclassified Freight Fret général ou non classé
	\$12,754,958
46	Metal Fabricating Basic Products Demi-produits de base en métal
	\$9,972,288
42	Chemicals and Related Products Produits chimiques et connexes
	\$9,836,618
Total All Commodities Total des marchandises	
	\$220,871,159

Figure 4.10 - Continued - suite

For-hire Trucking, 1987: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Revenues, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les recettes, pour les transporteurs des catégories I et II

Centre - Centre		Estimated revenue Recettes (estimation)
		\$
47	Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non-métalliques de base	\$181,985,940
58	Road Motor Vehicles Véhicules automobiles routiers	\$166,282,754
27	Crude, non-metallic, minerals Minéraux bruts non-métalliques	\$118,270,515
44	Iron, Steel and Alloys Fer, acier et alliages	\$106,209,607
14	Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	\$104,890,717
Total All Commodities Total des marchandises		\$2,134,311,611



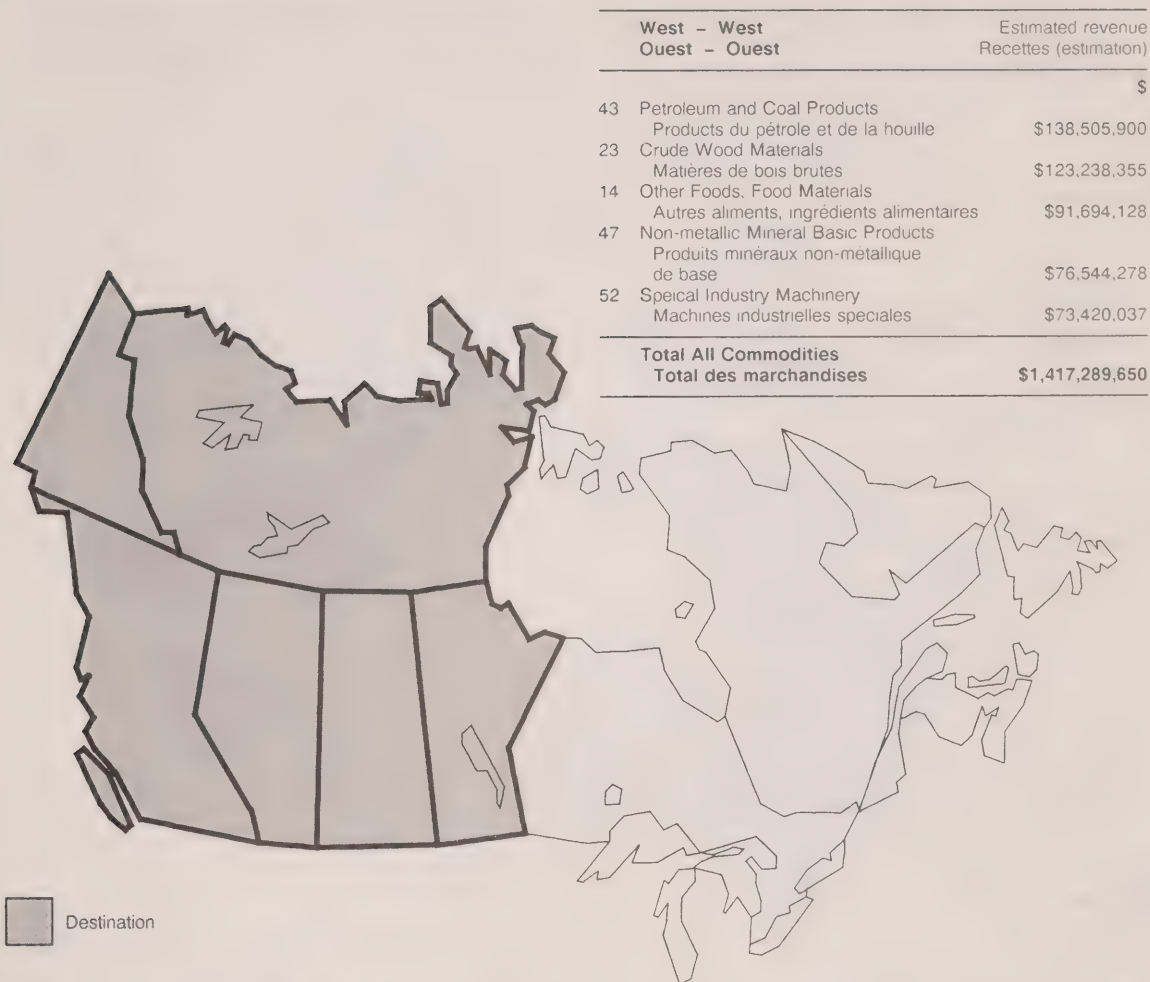
West - Centre Ouest - Centre		Estimated revenue Recettes (estimation)
		\$
86	Other Household and Personal Equipment Autres articles ménagers et personnels	\$34,283,170
01	Meat and Meat Preparations Viandes et préparations à base de viandes	\$22,114,411
99	General or Unclassified Freight Fret général ou non classé	\$15,654,226
14	Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	\$13,257,446
00	Live Animals Animaux vivants	\$13,080,888
Total All Commodities Total des marchandises		\$253,649,589

East - Centre Est - Centre		Estimated revenue Recettes (estimation)
		\$
86	Other Household and Personal Equipment Autres articles ménagers et personnels	\$9,130,418
14	Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	\$9,105,996
35	Paper and Paperboard Papier et carton	\$6,009,545
33	Wood Fabricated Materials Demi-produits en bois	\$4,819,191
09	Vegetables and Vegetable Preparations Légumes et préparations à base de légumes	\$3,553,914
Total All Commodities Total des marchandises		\$73,602,320

Figure 4.10 – Concluded – fin

For-hire Trucking, 1987: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Revenues, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les recettes, pour les transporteurs des catégories I et II



West – West Ouest – Ouest	Estimated revenue Recettes (estimation)
	\$
43 Petroleum and Coal Products Produits du pétrole et de la houille	\$138,505,900
23 Crude Wood Materials Matières de bois brutes	\$123,238,355
14 Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	\$91,694,128
47 Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non-métallique de base	\$76,544,278
52 Special Industry Machinery Machines industrielles spéciales	\$73,420,037
Total All Commodities Total des marchandises	\$1,417,289,650

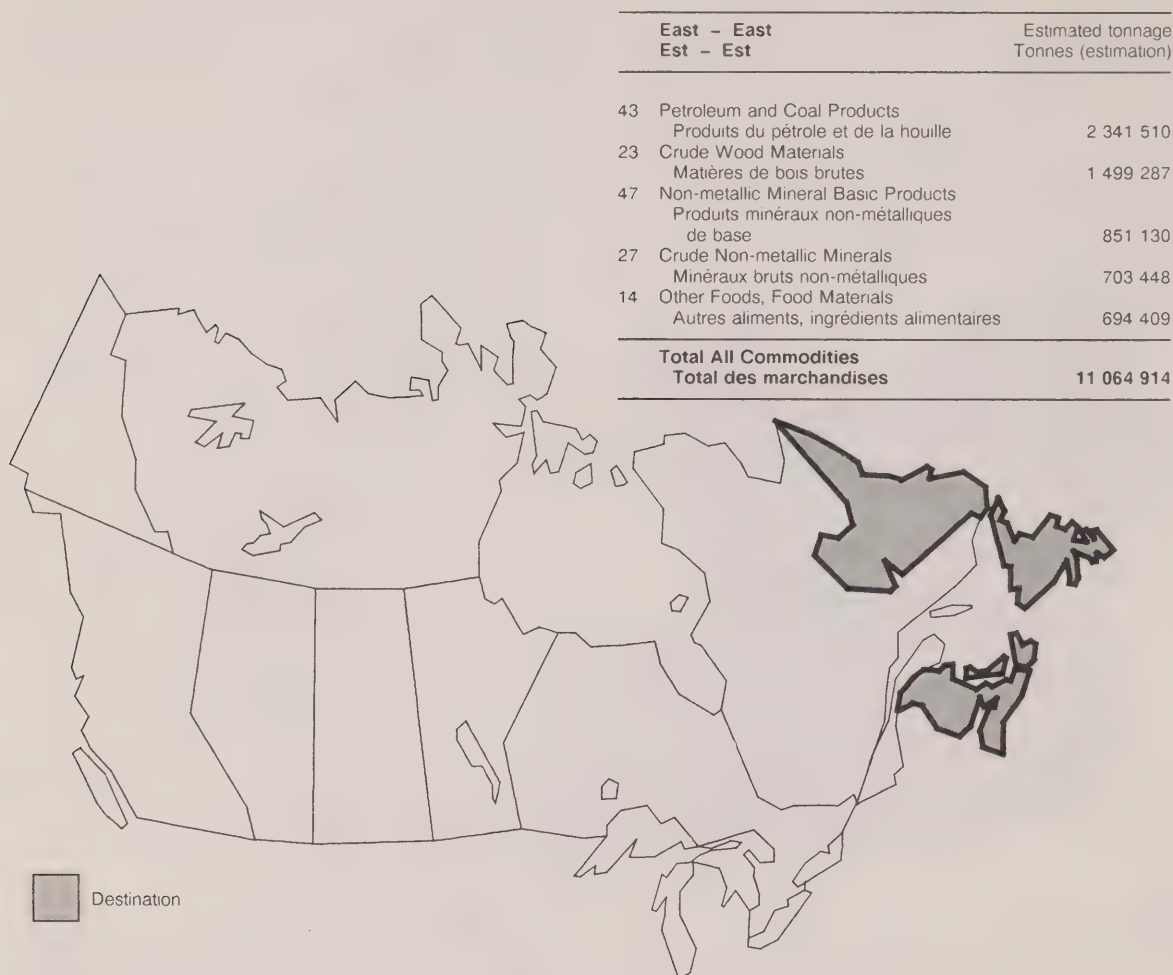
Centre – West Centre – Ouest	Estimated revenue Recettes (estimation)
	\$
86 Other Household and Personal Equipment Autres articles ménagers et personnels	\$34,722,125
99 General or Unclassified Freight Fret général ou non classé	\$32,224,235
14 Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	\$24,896,189
58 Road Motor Vehicles Véhicules automobiles routiers	\$23,984,137
46 Metal Fabricated Basic Products Demi-produits de base en métal	\$21,512,346
Total All Commodities Total des marchandises	\$457,769,060

East – West Est – Ouest	Estimated revenue Recettes (estimation)
	\$
86 Other Household and Personal Equipment Autres articles ménagers et personnels	\$7,542,108
52 Special Industry Machinery Machines industrielles spéciales	\$999,251
14 Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients	\$546,290
89 Printed Matter Imprimés	\$347,423
74 Furniture and Fixtures Meubles et accessoires	\$296,276
Total All Commodities Total des marchandises	\$12,391,398

Figure 4.11

For-hire Trucking, 1987: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Tonnage, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées, pour les transporteurs des catégories I et II



East - East Est - Est	Estimated tonnage Tonnes (estimation)
43 Petroleum and Coal Products Produits du pétrole et de la houille	2 341 510
23 Crude Wood Materials Matières de bois brutes	1 499 287
47 Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non-métalliques de base	851 130
27 Crude Non-metallic Minerals Minéraux bruts non-métalliques	703 448
14 Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	694 409
Total All Commodities Total des marchandises	11 064 914

West - East Ouest - Est	Estimated tonnage Tonnes (estimation)
01 Meat and Meat Preparations Viandes et préparations à base de viandes	9 103
14 Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	7 945
86 Other Household and Personal Equipment Autres articles ménagers et personnels	3 996
47 Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non-métalliques de base	3 609
52 Special Industry Machinery Machines industrielles spéciales	3 362
Total All Commodities Total des marchandises	49 566

Centre - East Centre - Est	Estimated tonnage Tonnes (estimation)
14 Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	215 048
47 Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non-métalliques de base	165 760
23 Crude Wood Materials Matières de bois brutes	85 217
99 General or Unclassified Freight Fret général ou non classé	84 135
42 Chemicals and Related Products Produits chimiques et connexes	70 997
Total All Commodities Total des marchandises	1 548 755

Figure 4.11 – Continued – suite

For-hire Trucking, 1987: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Tonnage, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées, pour les transporteurs des catégories I et II

Centre – Centre		Estimated tonnage Tonnes (estimation)
27	Crude, Non-metallic, Minerals Minéraux bruts non-métalliques	24 833 255
47	Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non-métalliques de base	11 077 524
44	Iron, Steel and Alloys Fer, acier et alliages	6 527 058
23	Crude Wood Materials Matières de bois brutes	6 045 945
43	Petroleum and Coal Products Produits du pétrole et de la houille	4 991 691
Total All Commodities Total des marchandises		93 034 380



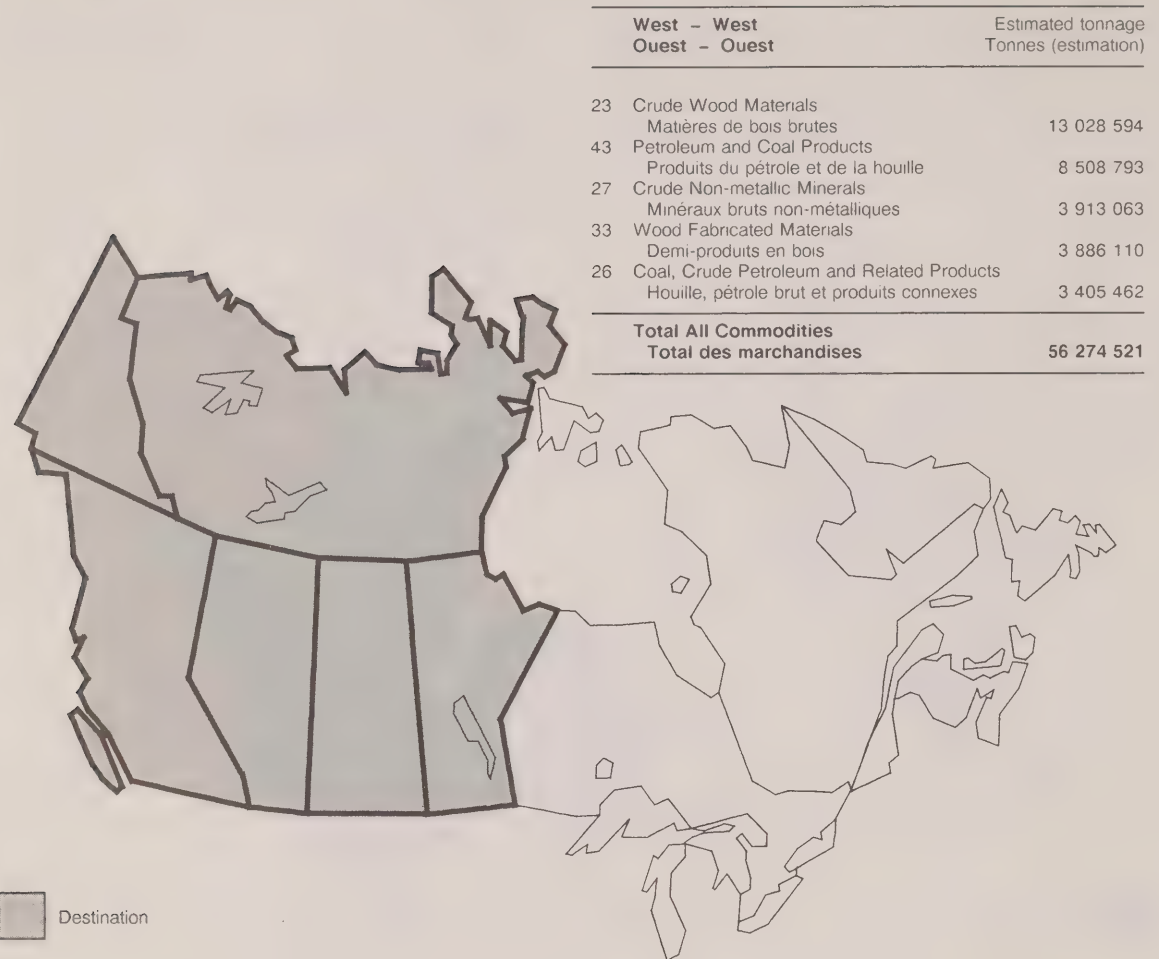
West – Centre Ouest – Centre		Estimated tonnage Tonnes (estimation)
25	Metal Ores, Concentrates and Scrap Minerais de métaux, conc. et déchets	349 547
01	Meat and Meat Preparations Viandes et préparations à base de viandes	149 295
43	Petroleum and Coal Products Produits du pétrole et de la houille	143 486
47	Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non-métalliques de base	110 012
14	Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	108 592
Total All Commodities Total des marchandises		1 884 193

East – Centre Est – Centre		Estimated tonnage Tonnes (estimation)
14	Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	149 837
33	Wood Fabricated Materials Demi-produits en bois	149 620
35	Paper and Paperboard Papier et carton	128 191
47	Non-metallic Mineral Basic Products Produits minéraux non-métalliques de base	105 392
09	Vegetables and Vegetables preparations Légumes et préparations à base de légumes	84 992
Total All Commodities Total des marchandises		1 141 078

Figure 4.11 - Concluded - fin

For-hire Trucking, 1987: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Tonnage, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées, pour les transporteurs des catégories I et II



Centre - West Centre - Ouest	Estimated tonnage Tonnes (estimation)	East - West Est - Ouest	Estimated tonnage Tonnes (estimation)
44 Iron, Steel and Alloys Fer, acier et alliages	140 597	52 Special Industry Machinery Machines industrielles spéciales	5 550
14 Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	125 742	86 Other Household and Personal Equipment Autres articles ménagers et personnels	4 599
99 General or Unclassified Freight Fret général ou non classé	116 618	14 Other Foods, Food Materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	2 454
42 Chemical and Related Products Produits chimiques et connexes	97 259	03 Fish Poisson	1 052
46 Metal Fabricated Basic Products Demi-produits de base en métal	96 914	42 Chemical and Related Products Produits chimiques et connexes	1 023
Total All Commodities Total des marchandises	1 740 062	Total All Commodities Total des marchandises	19 581

Figure 4.12

For-hire Trucking, 1987: Commodity Ranking**Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Classement des produits transportés****Top Ten Commodities Based on Revenue, Class I and II Carriers****Dix principaux produits transportés par les camionneurs des catégories I et II, selon les recettes**

Code	Commodity group Groupe de produits	Revenue	Rank	Tonnes	Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
		Recettes	Classement		Classement	Tonnes-kilomètres	Classement	Livraisons	Classement
		\$'000		'000		'000			
146	Other food preparations – Autres préparations alimentaires	281,329	1	5 950	4	3 384 904	2	1,339,830	2
867	Miscellaneous household and personal equipment (used) – Articles ménagers et personnels divers (usageés)	172,989	2	254	78	385 433	36	200,670	35
588	Motor veh. engines, accessories, parts & assemblies – Moteurs, acc., pièces & assemblages de véh. automobiles	150,193	3	1 665	22	746 110	21	1,385,205	1
238	Pulpwood chips – Copeaux de bois à pâte	138,349	4	13 607	2	3 553 234	1	457,297	14
995	General freight – Fret général	129,324	5	1 888	20	1 159 888	14	1,020,636	3
475	Cement and concrete basic products – Produits de base en ciment et en béton	128,906	6	8 694	3	1 693 205	7	305,039	23
479	Other non-metallic mineral basic products – Autres produits minéraux non métalliques de base	122,041	7	4 922	9	1 775 322	4	368,300	20
276	Sand, gravel & crude stone – Sable, gravier et pierre brute	105,311	8	23 920	1	1 743 306	6	707,578	5
331	Lumber and sawn timber – Bois de construction et sciage	102,884	9	5 423	5	2 421 890	3	224,973	32
445	Plate, sheet and strip, steel – Tôles, feuilles et feuillards, d'acier	91,446	10	5 364	6	1 767 678	5	271,465	26

Top Ten Commodities Based on Tonnage, Class I and II Carriers**Dix principaux produits transportés par les camionneurs des catégories I et II, selon les tonnes transportées**

Code	Commodity group Groupe de produits	Revenue	Rank	Tonnes	Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
		Recettes	Classement		Classement	Tonnes-kilomètres	Classement	Livraisons	Classement
		\$'000		'000		'000			
276	Sand, gravel & crude stone – Sable, gravier et pierre brute	105,311	8	23 920	1	1 743 306	6	707,578	5
238	Pulpwood chips – Copeaux de bois à pâte	138,349	4	13 607	2	3 553 234	1	457,297	14
475	Cement and concrete basic products – Produits de base en ciment et en béton	128,906	6	8 694	3	1 693 205	7	305,039	23
146	Other food preparations – Autres préparations alimentaires	281,329	1	5 950	4	3 384 904	2	1,339,830	2
331	Lumber and sawn timber – Bois de construction et sciage	102,884	9	5 423	5	2 421 890	3	224,973	32
445	Plate, sheet and strip, steel – Tôles, feuilles et feuillards, d'acier	91,446	10	5 364	6	1 767 678	5	271,465	26
231	Logs and bolts – Billes et billots	55,256	26	5 237	7	1 587 152	8	170,030	44
432	Fuel oil – Mazout	73,443	17	5 211	8	1 232 061	13	186,949	39
479	Other non-metallic mineral basic products – Autres produits minéraux non métalliques de base	122,041	7	4 922	9	1 775 322	4	368,300	20
439	Petroleum & coal products (exc. those in chemicals) – Dérivés du pétrole & de la houille (sauf dérivés chim.)	84,451	14	4 792	10	1 337 776	11	244,259	29

Figure 4.12

For-hire Trucking, 1987: Commodity Ranking – Concluded
Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Classement des produits transportés – fin

Top Ten Commodities Based on Tonne-kilometres, Class I and II Carriers
Dix principaux produits transportés par les camionneurs des catégories I et II, selon les tonnes-kilomètres

Code	Commodity group	Revenue	Rank	Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
	Groupe de produits	Recettes	Classement	Tonnes	Classement	Tonnes-kilomètres	Classement	Livraisons
		\$'000		'000		'000		
238	Pulpwood chips – Copeaux de bois à pâte	138,349	4	13 607	2	3 553 234	1	457,297
146	Other food preparations – Autres préparations alimentaires	281,329	1	5 950	4	3 384 904	2	1,339,830
331	Lumber and sawn timber – Bois de construction et sciage	102,884	9	5 423	5	2 421 890	3	224,973
479	Other non-metallic mineral basic products – Autres produits minéraux non métalliques de base	122,041	7	4 922	9	1 775 322	4	368,300
445	Plate, sheet and strip, steel – Tôles, feuilles et feuillets, d'acier	91,446	10	5 364	6	1 767 678	5	271,465
276	Sand, gravel & crude stone – Sable, gravier et pierre brute	105,311	8	23 920	1	1 743 306	6	707,578
475	Cement and concrete basic products – Produits de base en ciment et en béton	128,906	6	8 694	3	1 693 205	7	305,039
231	Logs and bolts – Billes et billots	55,256	26	5 237	7	1 587 152	8	170,030
351	Paper for printing – Papier d'impression	84,924	13	2 551	18	1 443 129	9	271,704
259	Other metal-bearing ores, concentrates and scrap – Autres métaux, minerais, concentrés et déchets	28,110	43	2 762	16	1 383 622	10	93,519

Top Ten Commodities Based on Shipments, Class I and II Carriers
Dix principaux produits transportés par les camionneurs des catégories I et II, selon les livraisons

Code	Commodity group	Revenue	Rank	Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
	Groupe de produits	Recettes	Classement	Tonnes	Classement	Tonnes-kilomètres	Classement	Livraisons
		\$'000		'000		'000		
588	Motor veh. engines, accessories, parts & assemblies – Moteurs, acc., pièces & assemblages de véh. automobiles	150,193	3	1 665	22	746 110	21	1,385,205
146	Other food preparations – Autres préparations alimentaires	281,329	1	5 950	4	3 384 904	2	1,339,830
995	General freight – Fret général	129,324	5	1 888	20	1 159 888	14	1,020,636
581	Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et chassis	84,382	15	1 128	28	383 431	37	834,744
276	Sand, gravel & crude stone – Sable, gravier et pierre brute	105,311	8	23 920	1	1 743 306	6	707,578
371	Broad woven fabrics wholly or in part cotton – Tissus larges entière. ou en partie de coton	69,658	18	850	36	479 616	29	642,559
788	Other apparel – Autres vêtements	47,314	30	163	100	192 091	61	601,337
741	Household furniture (inc. knocked down) – Meubles de maison (y compris meubles non assemblés)	52,232	27	269	77	229 145	53	583,995
465	Bolts, nuts, nails, screws and basic hardware – Boulons, écrous, clous, vis & quincaillerie de base	47,814	29	420	60	314 774	42	508,744
951	Shipping and distribution containers and closures – Récip. contenant, conteneurs & fermet. livr. & distrib.	90,061	11	1 694	21	732 736	23	503,270

Figure 4.13

For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Movements of Goods by Commodity Groups, Class I, II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits, pour les transporteurs des catégories I et II

Code	Commodity group Groupe de produits	Revenue	Tonnes	Tonne-kilometres	Number of shipments
		Recettes		Tonnes-kilomètres	Nombre de livraisons
		\$'000	'000	'000	
146	Other food preparations – Autres préparations alimentaires	281,329	5 950	3 384 904	1,339,830
867	Miscellaneous household and personal equipment (used) – Articles ménagers et personnels divers (usagés)	172,989	254	385 433	200,670
588	Motor veh. engines, accessories, parts & assemblies – Moteurs, acc., pièces & assemblages de véh. automobiles	150,193	1 665	746 110	1,385,205
238	Pulpwood chips – Copeaux de bois à pâte	138,349	13 607	3 553 234	457,297
995	General freight – Fret général	129,324	1 888	1 159 888	1,020,636
475	Cement and concrete basic products – Produits de base en ciment et en béton	128,906	8 694	1 693 205	305,039
479	Other non-metallic mineral basic products – Autres produits minéraux non métalliques de base	122,041	4 922	1 775 322	368,300
276	Sand, gravel & crude stone – Sable, gravier et pierre brute	105,311	23 920	1 743 306	707,578
331	Lumber and sawn timber – Bois de construction et sciage	102,884	5 423	2 421 890	224,973
445	Plate, sheet and strip, steel – Tôles, feuilles et feuillets, d'acier	91,446	5 364	1 767 678	271,465
951	Shipping and distribution containers and closures – Récip. contenants, conteneurs & fermet. livr. & distrib.	90,061	1 694	732 736	503,270
429	Other chemical specialties, industrial – Autres spécialités chimiques, industrielles	87,894	1 479	789 730	478,209
351	Paper for printing – Papier d'impression	84,924	2 551	1 443 129	271,704
439	Petroleum & coal products (exc. those in chemicals) – Dérivés du pétrole & de la houille (sauf dérivés chim.)	84,451	4 792	1 337 776	244,259
581	Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et chassis	84,382	1 128	383 431	834,744
051	Dairy products – Produits laitiers	74,528	4 288	735 036	450,829
432	Fuel oil – Mazout	73,443	5 211	1 232 061	186,949
371	Broad woven fabrics wholly or in part cotton – Tissus larges entières. ou en partie de coton	69,658	850	479 616	642,559
011	Meat (except poultry), fresh, chilled or frozen – Viande (sauf volaille), fraîche, réfrigérée ou congelée	68,872	946	774 445	495,881
521	Drilling, excavating, mining, oil & gas machinery – Mach. à forer, creuser, utiliser dans mine pour pétro	67,599	1 404	583 199	195,542
448	Pipes and tubes, iron and steel – Tuyaux et tubes, de fer et d'acier	62,061	1 541	794 235	199,508
431	Gasoline – Essence	61,487	4 767	1 136 370	177,789
964	Paper end-products – Produits finals en papier	60,956	1 004	590 259	387,357

Figure 4.13

For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Movements of Goods by Commodity Groups, Class I, II Carriers – Continued

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits, pour les transporteurs des catégories I et II – suite

Code	Commodity group Groupe de produits	Revenue	Tonnes	Tonne- kilometres	Number of shipments
		Recettes		Tonnes- kilomètres	Nombre de livraisons
		\$'000	'000	'000	
279	Other crude non-metallic minerals – Autres minéraux non métalliques bruts	59,367	4 513	1 262 002	154,515
509	Other machinery classified by function – Autres machines classées selon la fonction	58,324	508	375 460	440,962
231	Logs and bolts – Billes et billots	55,256	5 237	1 587 152	170,030
741	Household furniture (inc. knocked down) – Meubles de maison (y compris meubles non assemblés)	52,232	269	229 145	583,995
416	Chemical products, fertilizers & fertilizer materials – Produits chimiques, engrais & mat. fertilisantes	49,969	2 553	926 712	96,349
465	Bolts, nuts, nails, screws and basic hardware – Boulons, écrous, clous, vis & quincaillerie de base	47,814	420	314 774	508,744
788	Other apparel – Autres vêtements	47,314	163	192 091	601,337
291	Other waste & scrap materials – Autres déchets et rebuts	42,761	2 965	533 776	140,162
173	Distilled alcoholic beverages – Boissons alcooliques distillées	38,423	649	402 178	95,962
473	Glass basic products – Produits de base en verre	38,401	621	468 909	173,699
404	Metallic salts & peroxysalts of inorganic acids – Sels et persels métalliques d'acides inorganiques	35,617	975	380 210	58,226
091	Vegetables, fresh or chilled – Légumes, frais ou réfrigérés	35,391	1 653	590 404	129,491
991	Mail – Courrier	32,742	292	418 098	111,434
583	Trucks, chassis & truck tractors, commercial – Camions, châssis & tracteurs routiers, d'usage commerc.	32,550	544	210 750	241,391
841	Floor coverings – Couvre-sols	31,972	336	263 489	265,496
428	Paints and related paint products – Peintures et produits connexes	31,168	301	202 009	257,759
621	Pneumatic tires, new (tubeless or tube type) – Bandages pneu., neufs (avec ou sans chambres à air)	30,082	392	202 811	222,335
461	Structural and architectural metal products – Produits en métal de construction & d'architecture	29,781	517	276 672	181,267
469	Other metal fabricated basic products – Autres demi-produits de base en métal	29,434	697	413 371	136,978
259	Other metal-bearing ores, concentrates and scrap – Autres métaux, minerais, concentrés et déchets	28,110	2 762	1 383 622	93,519
064	Other bakery products – Autres produits de boulangerie	27,470	433	182 234	161,191
262	Crude mineral oils – Huiles minérales brutes	27,454	3 254	574 887	144,268
172	Fermented alcoholic beverages – Boissons alcooliques fermentées	27,277	956	356 681	111,158

Figure 4.13

For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Movements of Goods by Commodity Groups, Class I, II Carriers – Continued

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits, pour les transporteurs des catégories I et II – suite

Code	Commodity group Groupe de produits	Revenue	Tonnes	Tonne-kilometres	Number of shipments
		Recettes		Tonnes-kilomètres	Nombre de livraisons
		\$'000	'000	'000	
061	Cereal grains, unmilled – Grains de céréales, non moulus	27,246	2 204	785 844	76,969
697	Miscellaneous electric equipment and appliances – Appareils & matériels électriques divers	26,674	170	109 748	293,252
001	Cattle – Bovins	25,562	764	473 796	55,925
436	Refined and manufactured gases, fuel type – Gaz raffinés et fabriqués, type combustible	25,274	1 069	309 624	53,191
425	Plastics basic shapes and forms – Profiles et formes de base en matière plastique	25,259	329	178 597	152,690
901	Stationery and office paper supplies – Papeterie et articles de bureau	22,694	185	105 860	409,909
801	Toilet preparations and cosmetics – Produits de toilette et produits de beauté	22,576	182	127 568	383,395
899	Other printed matter – Autres imprimés	22,510	177	113 379	340,957
637	Electronic equip. components, chassis & cabinetry – Acc., châssis & meubles pour matériel électronique	21,809	110	71 546	227,392
879	Other medicinal and pharmaceutical products – Autres médicaments et produits pharmaceutiques	21,573	124	100 959	488,131
402	Inorganic bases & metal. oxides, hydroxides & peroxides – Bases inorganiques & oxydes, hydroxydes & perox. métal.	21,558	809	247 443	39,695
443	Castings & forgings, iron & steel(exc. pipes & fittings) – Moulages & forgeages, de fer & acier(sauf tuyaux & raccor)	20,334	584	289 460	112,036
171	Non-alcoholic beverages – Boissons non alcoolisées	19,732	879	293 501	60,727
336	Millwork (woodwork) & building components – Bois travaillé et éléments de construction	19,720	420	239 556	128,847
339	Other wood fabricated materials – Autres demi-produits en bois	19,513	603	346 262	61,926
104	Sugar preparations (including confectionery) – Préps. à base de sucre (y compris les confiseries)	18,298	150	123 350	211,088
449	Wire and wire rope, steel – Fils et câbles métalliques, d'acier	17,851	355	189 370	98,034
101	Sugar, molasses and syrups – Sucre, mélasses et sirops	17,390	647	264 639	31,439
529	Other special industrial machinery & equipment – Autres machines et matériel industriels spéciaux	17,231	272	168 597	100,263
401	Inorganic acids & oxygen comp. of nonmet. or metalloïd – Acides inorgan. & comp. d'oxy. de prod. non mét. ou mét.	16,967	698	208 424	37,569
464	Insulated wire and cable – Fils et câbles isolés	16,834	198	134 996	102,059
807	Cleaning and polishing preparations – Prép. et produits de nettoyage et de cirage	16,700	231	111 312	194,530

Figure 4.13

For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Movements of Goods by Commodity Groups, Class I, II Carriers – Continued

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits, pour les transporteurs des catégories I et II – suite

Code	Commodity group Groupe de produits	Revenue	Tonnes	Tonne-kilometres	Number of shipments
		Recettes		Tonnes-kilomètres	Nombre de livraisons
		\$'000	'000	'000	
012	Poultry meat, fresh, chilled or frozen – Viande de volaille, fraîche, réfrigérée ou congelée	16,159	237	128 353	123,269
472	Structural clay products and refractories – Prod. d'argile de construction & mat. réfractaires	15,447	669	228 765	59,909
686	Wiring devices – Dispositifs de câblage	15,316	107	86 994	169,284
969	Plastic end-products – Produits finis en plastique	15,185	200	74 336	118,800
236	Pulpwood (round wood) – Bois à pâte (bois rond)	14,664	1 212	247 083	35,518
015	Meat prep. and ready-cooked meat (except canned) – Prép. à base de viandes & viandes cuites (sauf boîtes)	14,645	104	189 349	67,853
423	Plastic materials, not shaped – Matières plastiques, non façonnées	14,303	394	146 405	44,448
655	Air conditioning & refrig. equip. (exc. indust. fans) – Mat. de climatisation & de réfrig. (sauf ventilat. ind.)	13,668	69	53 487	91,746
519	Other materials handling equipment – Autre matériel de manutention	13,297	279	119 740	69,416
681	Electric lighting fixtures and portable lamps – Appareils d'éclairage électriques & lampes portative	13,233	129	59 724	155,770
145	Canned food, n.e.s. – Autres préparations alimentaires en boîtes	13,200	452	196 459	44,765
748	Furniture and fixture components – Éléments de meubles et d'accessoires	13,078	89	37 034	151,691
999	Unknown – Inconnu	13,015	125	78 494	140,740
159	Complete feed – Aliments complets	12,869	345	190 303	49,970
494	Tile, floor & wall covering(exc. wood, met., cer. &etc) – Carreaux, couvre-sols & parements de mur (sauf bois)	12,141	127	104 778	90,554
636	Audio & video recording & reproducing equipment – Mat. d'enregistre. & de reproduct. des sons & des images	11,922	41	47 003	169,811
551	Tractors (exc. industrial material handling equip.) – Tracteurs (sauf mat. indust. de manutention des mat.)	11,918	150	89 149	51,094
468	Valves and pipe fittings – Robinetterie et raccords de tuyauterie	11,808	73	45 049	135,219
671	Plumbing fixtures and sanitary ware – Matériel de plomberie et articles sanitaires	11,679	109	65 578	124,925
546	Other agricultural machinery & equipment – Autres machines et matériel agricoles	11,606	137	104 292	60,439
031	Fish, whole (round) or dressed, fresh or chilled – Poissons, entiers ou habillés, frais ou réfrigérés	11,440	236	127 977	37,992
893	Books and pamphlets – Livres et brochures	11,359	67	63 858	306,356

Figure 4.13

For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Movements of Goods by Commodity Groups, Class I, II Carriers – Concluded

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits, pour les transporteurs des catégories I et II – fin

Code	Commodity group	Revenue	Tonnes	Tonne-kilometres	Number of shipments
	Groupe de produits	Recettes		Tonnes-kilomètres	Nombre de livraisons
		\$'000	'000	'000	
213	Nursery & greenhouse stock & related materials – Produits de serre & de pépinière & prod. connexes	11,313	247	144 374	93,490
071	Fruits and berries, fresh or chilled – Fruits et baies, frais ou réfrigérés	10,529	179	163 449	20,124
806	Soap & detergents (exc. shaving soap & shampoos) – Savons & détersifs (sauf savon à barbe & shampooing)	10,499	191	85 864	52,597
444	Bars and rods, steel – Barres et tiges, d'acier	10,468	497	150 201	49,148
183	Tobacco products, manufactured – Produits du tabac, fabriqués	10,214	132	70 541	63,907
522	Const. and maintenance machinery and equipment – Machines & matériel de construction & d'entretien	10,176	150	81 840	45,366
742	Office furniture and visible record equipment – Meubles de bureau & mat. ordinaire de classement	10,078	46	49 316	84,158
753	Hand tools (exc. edging & mechanics' meas. tools) – Outils (sauf tranch. & de mesure pour mécaniciens)	9,590	54	44 004	117,610
075	Fruit juice concentrates (10 % or less sugar) – Jus de fruits concentrés (10 % ou moins de sucre)	9,481	213	134 636	20,324
062	Cereal grains, milled – Grains de céréales, moulus	9,448	410	146 091	23,375
Total for first 100 commodities – Total pour les 100 premiers produits		4,139,052,293	231 231 795	49 938 783 300	22,959,553
Total for all commodities – Total pour tous les produits		4,867,841,195	168 757 035	57 320 019 453	28,129,236

TRUCKLOAD AND LESS THAN TRUCKLOAD TRAFFIC CLASSES I AND II CARRIERS

Figures 4.14 to 4.17 describe the movement of commodities by truckload (a shipment weighing more than 10 000 kg) and less than truckload (a shipment weighing less than 10 000 kg). As these data show, the truckload (TL) shipments generated approximately \$400 million more in revenues than less than truckload (LTL) shipments, but the LTL movements accounted for nearly four times the number of shipments. In general, the average LTL shipment weighed 701 kg and was transported over relatively long distances (737 km). The average TL shipment characteristically weighed 26 550 kg and was transported a distance of 351 km.

Figure 4.14 shows that the revenues from LTL shipments were only predominant in Ontario and Quebec. These two provinces constituted 65% of the revenues derived from LTL shipments. This is not surprising as "Road Motor Vehicles" (Figure 4.17), represented the number one ranked LTL commodity with most of the shipment having occurred in Ontario and Quebec.

Figures 4.15 and 4.16 are graphic representations of truck traffic in terms of average distance travelled, weight groupings, (TL versus LTL) and area of operation (intraregional versus interregional).

CHARGE COMPLETE ET CHARGE PARTIELLE - TRANSPORTEURS DES CATEGORIES I ET II

Les figures 4.14 à 4.17 présentent les mouvements en charge complète (expédition de plus de 10 000 kg) et les mouvements en charge partielle (expédition de moins de 10 000 kg). Comme le montrent ces données, les mouvements en charge complète ont rapporté environ \$400 millions de plus que les mouvements en charge partielle, mais ces derniers ont représenté environ quatre fois plus d'expéditions. En général, l'expédition en charge partielle avait un poids moyen de 701 kg et était transportée sur une distance relativement longue (737 km). Le poids moyen de l'expédition en charge complète typique était de 26 550 kg et la distance parcourue était de 351 km.

La figure 4.15 montre que l'Ontario et le Québec sont les seules provinces où les expéditions en charge partielle ont rapporté le plus de recettes. Ces deux provinces ont réalisé 65% des recettes tirées de ces expéditions. Ces résultats n'ont rien de surprenant puisque les "véhicules automobiles routiers" (figure 4.17) ont représenté la principale catégorie de produits transportés en charge partielle, la plupart des expéditions ayant eu lieu en Ontario et au Québec.

Les figures 4.15 et 4.16 illustrent graphiquement le trafic de marchandises selon la distance parcourue, le poids (charge complète et charge partielle) et la région d'exploitation (transport intrarégional et transport interrégional).

Figure 4.14

For-hire Trucking, 1987: Selected Estimates by Weight Group by Region of Origin Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Certaines estimations selon le poids et la région d'origine

Regional totals - Totaux régionaux			Regional totals - Totaux régionaux		
	TL	LTL		TL	LTL
Revenue \$'000 - Recettes \$'000			Tonne-kilometres '000 - Tonnes-kilomètres '000		
BC and territories - C.-B. et Territoires	378,526	240,893	BC and territories - C.-B. et Territoires	8 385 655	1 157 618
Man., Sask., and Atla. - Man., Sask., et Atla.	672,802	397,769	Man., Sask., and Atla. - Man., Sask., et Atla.	14 504 691	1 843 792
Ontario	884,098	992,185	Ontario	13 945 736	3 899 235
Quebec - Québec	472,821	463,847	Quebec - Québec	7 454 013	1 643 542
Atlantic prov. - Prov. de l'Atlantique	215,917	148,983	Atlantic prov. - Prov. de l'Atlantique	3 902 282	583 455
Total	2,624,164	2,243,677	Total	48 192 377	9 127 642
Tonnes '000			Shipments - Livraisons		
BC and territories - C.-B. et Territoires	22 643	1 409	BC and territories - C.-B. et Territoires	818,144	2,048,197
Man., Sask., and Atla. - Man., Sask., et Atla.	31 641	2 515	Man., Sask., and Atla. - Man., Sask., et Atla.	1,256,280	3,857,183
Ontario	61 827	7 208	Ontario	2,251,546	10,049,016
Quebec - Québec	26 105	3 184	Quebec - Québec	998,944	4,687,477
Atlantic prov. - Prov. de l'Atlantique	10 861	1 365	Atlantic prov. - Prov. de l'Atlantique	440,593	1,721,056
Total	153 077	15 681	Total	5,765,507	22,362,929

Figure 4.15

For-hire Trucking, 1987: Average Distance Travelled for Intraregional Movements, by Weight Group, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Distance moyenne des mouvements intrarégionaux de marchandises effectués par les transporteurs des catégories I et II, selon le poids

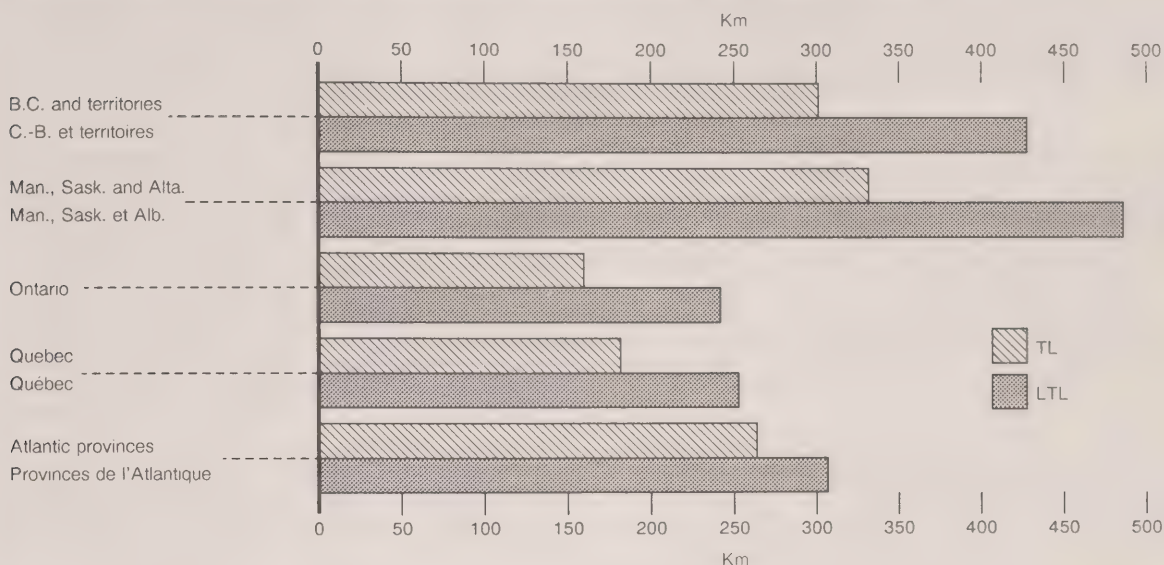


Figure 4.16

For-hire Trucking, 1987: Average Distance Travelled for Interregional Movements, by Weight Group, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Distance moyenne des mouvements interrégionaux de marchandises effectués par les transporteurs des catégories I et II, selon le poids

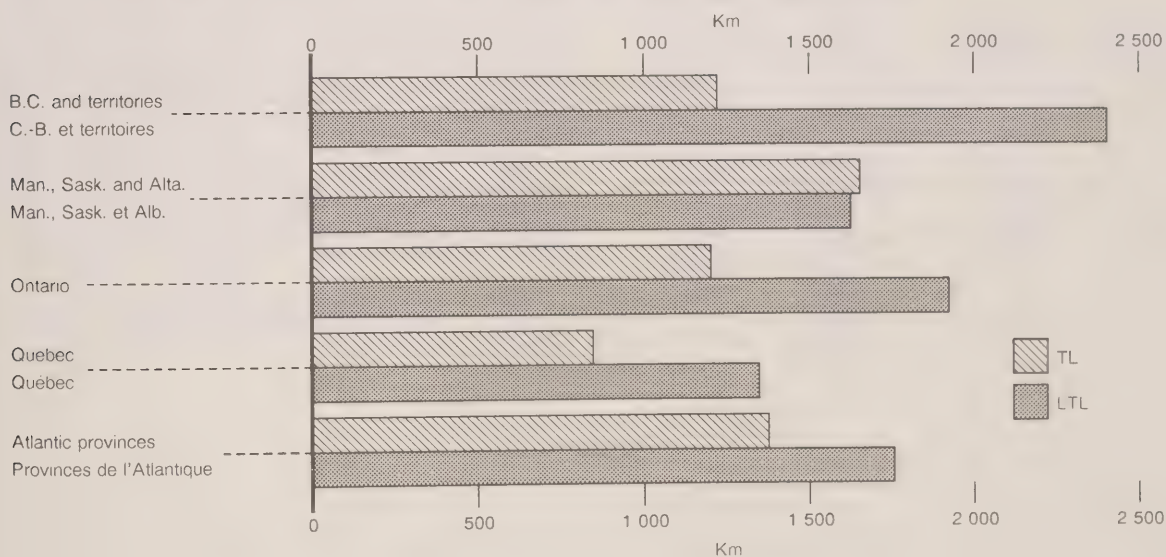


Figure 4.17 represents the top 15 revenue-generating commodities for LTL and TL shipments. These data show that, in general, the LTL shipments were comprised mainly of manufactured products, whereas the TL commodities were comprised of raw bulk materials and manufactured products.

The data show that, for intraregional movements, LTL shipments travelled longer distances than TL shipments. In comparison with all other regions, Ontario reported the shortest distances travelled for TL (160 km) and LTL (243 km) shipments. This was likely due to the heavy concentration of truck traffic in Southern Ontario.

As for interregional movements, the pattern was not very different; LTL shipments travelled longer distances than did TL shipments. It is interesting to note that TL shipments originating in Quebec travelled shorter distances than similar shipments originating in any of the other regions. This can be partially explained by the fact that Quebec earned 26% of its revenues from transporting goods to Ontario (see Figure 4.8).

As indicated in Figure 4.20 the distribution of revenues over the six major commodities sections showed that the trucking industry derived the majority of its revenues (67%) from the transport of "End Products, Inedible" and "Fabricated Materials, Inedible".

The major portion of truck revenues (52%) was associated with the three weight groups between 10 000 kilograms to 44 999 kilograms. Within these groups, the 10 000 to 19 999 kg weight group generated the greatest amount of revenues (18.1%), but only handled 6% of the shipments and 15.2% of the tonnage. This suggests that these shipments were of relatively high value.

The small shipment traffic (up to 1 000 kg) constituted the majority of shipments (66%) but only generated 20% of the revenues and 2% of the tonnage. These data reveal that, in comparison with the heavier traffic, the small shipment traffic was a relatively expensive way to transport goods.

MAJOR POPULATION CENTRES – CLASS I AND II CARRIERS

The Census Metropolitan Area's (CMA's)¹ are the main origins and destinations of goods transported by the for-hire trucking industry. The top 5 CMA's were the destination for 29.5% of total goods shipped (\$1.44 billion) and the origin of 41.4% or \$2.01 billion worth of goods.

Figures 4.23 and 4.24 rank 24 CMA's of origin or destination on the basis of revenues. Toronto, Montreal, Vancouver, Edmonton, Winnipeg and Calgary were the most important CMA's in terms of both origin and/or destination traffic.

¹ Census Metropolitan Area is defined as the urban area with a population of 100,000 or more.

La figure 4.17 montre les 15 produits expédiés en charge partielle et en charge complète ayant rapporté le plus de recettes. Ces données révèlent qu'en général, les produits manufacturés forment le gros des expéditions en charge partielle, et les matières brutes et les produits manufacturés, le gros des expéditions en charge complète.

Dans le cas des mouvements intrarégionaux, les données révèlent que les voyages en charge partielle étaient plus longs que ceux en charge complète. Par rapport à toutes les autres régions, l'Ontario est celle où les distances parcourues en charge complète (160 km) et en charge partielle (243 km) étaient les plus courtes. Cela s'explique sans doute par l'intense circulation de camions dans le sud de l'Ontario.

La tendance pour le transport interrégional a été semblable: les voyages en charge partielle étaient plus longs que ceux en charge complète. Il est intéressant de noter que les voyages en charge complète en provenance du Québec étaient plus courts que les voyages de ce genre faits à partir des autres régions. Le fait que le Québec a tiré 26% de ses recettes du transport de marchandises vers l'Ontario (voir figure 4.8) explique en partie ces résultats.

Comme le montre la figure 4.20, la répartition des recettes entre les six principales sections de produits révèle que le secteur du camionnage tire la plus grande partie de ses recettes (67%) du transport de "produits finals non comestibles" et de "demi-produits non comestibles".

Les trois groupes de poids compris entre 10 000 kg et 44 999 kg représentaient la plus grande partie des recettes de transport (52 %). De ces trois groupes, celui des 10 000 à 19 999 kg a généré le plus de recettes (18.1%), mais n'a représenté que 6% des expéditions et 15.2% du tonnage. Cela signifie que les expéditions avaient une valeur relativement élevée.

Les petites expéditions (jusqu'à 1 000 kg) ont constitué la majeure partie des expéditions (66%), mais 20% seulement des recettes et 2% du tonnage. Ces données montrent que les petites expéditions constituaient un moyen relativement cher de transporter les marchandises, comparativement aux chargements plus lourds.

GRANDS CENTRES URBAINS – TRANSPORTEURS DES CATÉGORIES I ET II

Les régions métropolitaines de recensement (RMR)¹ représentent les principaux points d'origine et de destination des marchandises acheminées par les transporteurs pour compte d'autrui. Les cinq plus grandes RMR sont le point de destination de 29.5% des expéditions (\$1.44 milliard) et le point d'origine de 41.4% des expéditions (\$2.01 milliards).

Les figures 4.23 et 4.24 montrent le classement de 24 RMR d'origine et de destination, selon les recettes. Toronto, Montréal, Vancouver, Edmonton, Winnipeg et Calgary étaient les plus importantes RMR d'origine et de destination.

¹ Les régions métropolitaines de recensement sont définies comme des régions urbaines ayant 100,000 habitants ou plus.

Figure 4.17

For-hire Trucking, 1987: Selected Statistics for Commodity Divisions (Ranked by Revenue), Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Certaines statistiques pour les divisions de produits (classées en fonction des recettes), catégories I et II

	Revenue Recettes	Tonnage	Tonne-kilometres Tonnes-kilomètres	Shipments Livraisons
	\$'000	'000	'000	
Less than truckload – Charge partielle				
Commodity – Produit				
58 Road Motor Vehicle – Véhicules automobiles routiers	242,151	2 445	1 010 012	2,425,716
86 Other Household and Personal Equipment – Autres articles ménagers et personnels	173,950	227	338 758	249,559
14 Other Foods, Food Materials – Autres aliments, ingrédients alimentaires	127,359	1 281	801 698	1,090,138
46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal	101,985	580	395 637	1,093,398
99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	99,054	503	409 601	1,163,562
42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	98,525	672	432 777	909,579
74 Furniture and Fixtures – Meubles et accessoires	82,621	351	245 698	953,293
50 Machinery Not Elsewhere Specified – Machine non désignées ailleurs	63,999	319	237 620	637,529
96 Remaining End-products – Autres produits finals	61,439	479	260 619	599,755
44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	61,082	467	257 684	476,366
95 Containers and Closures – Contentants et fermetures	59,509	609	243 298	436,252
37 Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles	56,615	282	224 366	646,985
78 Apparel and Accessories – Vêtements et accessoires	54,234	166	195 519	713,153
47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métallique de base	51,768	464	204 748	428,943
63 Communication and Related Equipment – Matériel de communication et matériel connexe	47,736	150	152 391	610,889
Total	1,382,027	8 995	5 410 426	12,435,117
Truckload – Charge complete				
Commodity – Produit				
47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	257,765	14 529	4 012 572	512,203
43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	231,602	15 790	4 007 507	537,924
23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes	214,490	20 625	5 498 841	674,924
27 Crude Non-metallic Minerals – Minéraux bruts non métalliques	172,712	29 417	3 255 651	878,026
14 Other Foods, Food Materials – Autres aliments, ingrédients alimentaires	171,543	5 185	2 820 303	315,463
44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	152,394	8 211	3 120 233	283,733
33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	132,280	6 652	3 213 780	234,943
35 Paper and Paperboard – Papier et carton	83,025	3 090	1 661 869	135,240
40 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	76,284	2 756	929 971	95,347
99 General or Unclassified Freight – Fret général ou non classé	76,027	1 803	1 246 880	109,248
42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	69,249	1 934	952 169	91,717
52 Special Industry Machinery – Machines industrielles spéciales	68,500	1 716	789 275	77,714
17 Beverages – Boissons	59,108	2 140	924 049	99,097
41 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	55,530	2 627	1 012 686	85,981
01 Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes	55,334	934	853 433	55,943
Total	1,875,843	117 409	34 299 219	4,187,503

Figure 4.18

For-hire Trucking, 1987: Selected Estimates by Commodity Section by Weight Group, Class I and II Carriers

		Up to – Jusqu'à 100 kg	100 - 999 kg	1 000 - 1 999 kg	2 000 - 4 999 kg	5 000 - 9 999 kg	10 000 - 19 999 kg
Live animals							
Revenue	\$	84,499	2,910,224	1,596,152	2,686,871	4,893,555	14,041,988
Tonnes		93	13 746	12 685	37 298	121 017	418 178
Tonne-kilometres		124 994	9 081 281	6 767 793	18 409 288	44 278 694	203 962 105
Shipments	No.	2,553	26,084	8,970	10,872	15,607	27,847
Food, feed, beverage and tobacco							
Revenue	\$	18,046,221	80,919,699	41,133,987	75,688,930	91,159,537	273,941,153
Tonnes		38 633	470 044	382 581	929 179	1 505 045	8 750 040
Tonne-kilometres		18 450 108	260 471 436	209 166 226	524 689 213	775 596 021	3 856 912 674
Shipments	No.	809,998	1,335,917	269,244	287,881	205,833	567,655
Crude materials, inedible							
Revenue	\$	2,485,154	6,965,568	3,455,624	9,264,146	7,324,697	65,953,848
Tonnes		3 501	25 179	20 317	102 121	237 290	3 607 335
Tonne-kilometres		2 230 428	21 927 377	15 464 573	35 577 662	70 050 711	930 855 767
Shipments	No.	92,041	70,979	14,003	29,875	31,420	232,447
Fabricated materials, inedible							
Revenue	\$	56,748,387	182,069,778	72,640,805	106,398,695	90,062,831	237,419,038
Tonnes		78 980	717 854	437 365	988 666	1 593 202	6 756 530
Tonne-kilometres		58 704 205	496 080 604	279 940 439	575 800 730	781 112 629	3 474 312 405
Shipments	No.	1,843,819	2,118,417	310,171	306,193	213,766	429,469
End products, inedible							
Revenue	\$	178,577,298	443,974,433	236,462,464	267,337,518	172,448,339	207,294,357
Tonnes		239 072	1 586 365	1 860 173	1 702 405	1 927 505	5 029 709
Tonne-kilometres		208 102 147	1 239 639 424	938 955 216	1 173 031 279	1 096 964 819	2 551 488 063
Shipments	No.	6,318,586	4,852,310	1,316,223	533,373	266,329	344,385
General or unclassified freight							
Revenue	\$	21,406,153	35,652,221	10,734,009	16,095,749	17,413,262	44,760,203
Tonnes		22 129	118 917	53 000	119 129	202 028	1 010 759
Tonne-kilometres		21 541 905	114 834 918	49 034 865	89 943 710	156 871 722	645 309 381
Shipments	No.	695,996	379,749	38,120	36,308	26,221	68,146
Total							
Revenue	\$	277,347,711	752,491,923	366,023,039	477,471,909	383,302,221	843,410,586
Tonnes		382 408	2 932 105	2 766 121	3 878 798	5 586 087	25 572 552
Tonne-kilometres		309 153 786	2 142 035 041	1 499 329 111	2 417 451 881	2 924 874 594	11 662 840 395
Shipments	No.	9,762,973	8,783,460	1,956,731	1,204,503	759,175	1,669,956

Figure 4.18

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Certaines estimations selon la section des produits et le poids, pour les transporteurs des catégories I et II

20 000 - 29 999 kg	30 000 - 44 999 kg	45 000 - 64 999 kg	65 000 kg and over – et plus	Total		
						Animaux vivants
21,197,196	3,439,728	836,730	358,357	52,045,300	\$	Recettes
712 571	189 125	37 719	26 994	1 569 426		Tonnes
364 793 660	69 041 044	24 214 190	14 071 565	754 744 613		Tonnes-kilomètres
29,440	5,397	756	338	127,734	Nbre	Livraisons
						Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs
146,529,126	64,025,633	3,300,089	1,105,616	795,849,991	\$	Recettes
5 349 845	5 282 005	254 959	95 836	23 058 167		Tonnes
2 507 599 693	1 621 925 043	64 974 641	54 609 306	9 894 394 361		Tonnes-kilomètres
227,676	152,112	5,258	1,258	3,855,355	Nbre	Livraisons
						Matières brutes non comestibles
148,768,773	287,532,857	30,114,524	1,996,586	563,861,776	\$	Recettes
13 791 349	41 438 231	3 915 584	240 578	63 381 485		Tonnes
3 610 796 102	7 504 667 178	748 533 844	40 968 522	12 981 072 163		Tonnes-kilomètres
556,048	1,161,412	74,242	2,987	2,265,251	Nbre	Livraisons
						Demi-produits non comestibles
400,034,542	499,376,500	24,099,857	3,979,984	1,672,830,416	\$	Recettes
17 864 794	32 459 797	1 735 940	239 964	62 873 092		Tonnes
7 222 232 524	9 469 813 592	599 737 326	121 344 703	23 079 079 156		Tonnes-kilomètres
723,908	914,696	35,057	3,048	6,871,044	Nbre	Livraisons
						Produits finals non comestibles
69,076,851	23,876,737	6,829,840	2,294,995	1,608,172,833	\$	Recettes
1 925 162	977 186	198 306	123 355	15 569 239		Tonnes
1 201 805 964	405 150 424	90 288 330	48 822 632	8 954 248 298		Tonnes-kilomètres
85,070	28,442	3,799	1,506	13,736,304	Nbre	Livraisons
						Fret ordinaire ou non classé
26,190,522	2,052,849	622,784	153,133	175,080,886	\$	Recettes
649 487	111 133	11 180	7 862	2 305 623		Tonnes
491 804 497	76 736 336	860 424	9 543 102	1 656 480 859		Tonnes-kilomètres
28,894	3,249	237	105	1,272,749	Nbre	Livraisons
						Total
811,797,010	880,304,305	65,803,825	9,888,671	4,867,841,203	\$	Recettes
40 293 209	80 457 476	6 153 687	734 589	168 757 032		Tonnes
15 399 032 439	19 147 333 616	1 528 608 755	289 359 831	57 320 019 450		Tonnes-kilomètres
1,651,035	2,265,332	119,348	9,242	28,128,437	Nbre	Livraisons

Figure 4.19

For-hire Trucking, 1987: Selected Estimates by Originating Province/Territory by Territory by Weight Group, Class I and II Carriers

		Up to – Jusqu'à 100 kg	100 – 999 kg	1 000 – 1 999 kg	2 000 – 4 999 kg	5 000 – 9 999 kg	10 000 – 19 999 kg
Newfoundland and Prince Edward Island							
Revenue	\$	1,924,314	7,359,199	3,742,068	6,123,875	3,291,033	8,834,360
Tonnes		3 884	31 170	17 165	30 888	42 139	189 440
Tonne-kilometres		2 601 174	20 959 346	12 605 074	26 170 075	23 763 299	133 894 235
Shipments	No.	78,275	96,450	12,357	9,875	5,891	11,909
Nova Scotia							
Revenue	\$	5,385,006	17,154,196	11,866,759	15,425,484	11,383,448	22,745,293
Tonnes		12 468	109 474	101 890	118 575	174 410	604 288
Tonne-kilometres		5 606 519	47 207 379	45 443 496	66 203 493	74 594 592	266 029 242
Shipments	No.	280,517	330,707	69,110	36,975	24,259	41,043
New Brunswick							
Revenue	\$	5,487,833	17,035,477	14,358,160	15,656,251	14,850,179	32,298,823
Tonnes		11 981	118 786	194 582	195 469	244 079	954 899
Tonne-kilometres		4 857 631	44 250 639	54 769 544	68 278 738	104 548 978	403 387 500
Shipments	No.	246,078	329,095	130,938	62,594	32,454	62,804
Québec							
Revenue	\$	62,728,829	168,855,757	74,849,441	88,636,655	69,476,721	161,775,455
Tonnes		82 989	671 425	641 167	752 924	1 010 396	4 934 213
Tonne-kilometres		65 091 506	415 415 558	274 336 504	389 982 744	510 863 514	1 914 244 821
Shipments	No.	1,884,241	1,970,754	458,162	241,154	138,926	321,982
Ontario							
Revenue	\$	125,739,708	338,080,669	155,465,143	203,928,344	167,982,867	287,606,098
Tonnes		167 606	1 217 442	1 181 714	1 675 056	2 602 269	9 775 409
Tonne-kilometres		139 828 640	965 231 976	621 326 595	1 013 499 482	1 191 804 007	3 379 600 933
Shipments	No.	4,719,509	3,630,774	847,659	518,795	355,900	649,983
Manitoba							
Revenue	\$	13,085,422	41,361,069	18,879,645	25,375,570	24,690,698	61,264,512
Tonnes		20 858	168 643	118 250	183 785	217 570	956 176
Tonne-kilometres		20 758 214	156 774 754	94 618 801	163 565 706	249 090 814	1 073 505 918
Shipments	No.	472,798	525,930	81,443	57,196	29,936	60,160
Saskatchewan							
Revenue	\$	6,369,347	15,760,077	7,572,745	14,529,638	9,572,016	28,934,448
Tonnes		11 351	78 615	61 673	114 725	175 317	985 904
Tonne-kilometres		6 446 324	35 731 774	27 800 656	70 678 435	83 289 934	460 114 886
Shipments	No.	246,311	258,633	42,747	34,660	23,013	61,316
Alberta							
Revenue	\$	29,915,855	67,325,280	33,529,951	53,390,604	40,389,482	140,809,684
Tonnes		36 891	257 019	191 496	410 180	561 132	4 856 556
Tonne-kilometres		28 732 839	191 597 340	133 839 578	279 248 682	360 090 734	2 653 315 235
Shipments	No.	985,077	791,217	134,323	122,461	73,847	312,862
British-Columbia, Yukon and Northwest Territories							
Revenue	\$	26,711,397	79,560,200	45,759,126	54,405,487	41,665,778	99,141,914
Tonnes		34 380	279 531	258 184	397 196	558 775	2 315 667
Tonne-kilometres		35 230 940	264 866 276	234 588 865	339 824 525	326 828 722	1 378 747 625
Shipments	No.	850,167	849,899	179,986	120,792	74,950	147,897
CANADA							
Revenue	\$	277,347,711	752,491,923	366,023,039	477,471,909	383,302,221	843,410,586
Tonnes		382 408	2 932 105	2 766 121	3 878 798	5 586 087	25 572 552
Tonne-kilometres		309 153 786	2 142 035 041	1 499 329 111	2 417 451 881	2 924 874 594	11 662 840 395
Shipments	No.	9,762,973	8,783,460	1,956,731	1,204,503	759,175	1,669,956

Figure 4.19

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Certaines estimations selon la province ou le territoire d'origine et le poids, pour les transporteurs des catégories I et II

20 000 - 29 999 kg	30 000 - 44 999 kg	45 000 - 64 999 kg	65 000 kg and over – et plus	Total		
						Terre-Neuve et Île-du-Prince-Edouard
21,960,615	3,837,733	520,392	102,222	57,695,814	\$	Recettes
662 483	208 659	22 194	3 281	1 211 101		Tonnes
432 631 813	72 205,641	9 507 042	2 000 311	736 338 009		Tonnes-kilomètres
28,010	6,043	410	40	247,876	Nbre	Livraisons
						Nouvelle-Écosse
26,130,793	16,055,043	545,792	13,269	126,705,080	\$	Recettes
1 563 312	1 688 074	12 157	2 888	4 387 536		Tonnes
606 620 824	481 115 637	14 575 853	660 990	1 608 058 025		Tonnes-kilomètres
61,612	49,601	217	36	888,300	Nbre	Livraisons
						Nouveau-Brunswick
43,755,028	36,618,547	305,388	133,476	180,499,164	\$	Recettes
1 935 618	2 933 034	9 947	28 530	6 626 924		Tonnes
751 869 595	686 630 434	14 591 108	8 157 248	2 141 341 416		Tonnes-kilomètres
77,440	86,379	209	268	1,025,473	Nbre	Livraisons
						Québec
135,766,978	163,002,961	10,038,563	1,536,751	936,668,110	\$	Recettes
6 797 524	13 277 426	924 905	195 783	29 288 751		Tonnes
2 184 241 348	2 996 533 619	275 033 178	71 812 255	9 097 555 047		Tonnes-kilomètres
271,758	381,830	18,701	2,467	5,686,422	Nbre	Livraisons
						Ontario
247,130,524	332,090,368	15,402,411	2,857,579	1,876,283,711	\$	Recettes
12 040 683	38 857 861	1 291 274	225 135	69 034 449		Tonnes
3 896 848 804	6 239 703 152	293 464 501	103 662 361	17 844 970 453		Tonnes-kilomètres
491,752	1,082,639	26,415	2,916	12,300,562	Nbre	Livraisons
						Manitoba
31,988,382	33,395,379	951,965	96,097	251,088,740	\$	Recettes
1 009 167	3 720 298	64 141	13 139	6 472 027		Tonnes
698 247 596	1 900 661 189	19 116 761	3 688 283	4 380 028 035		Tonnes-kilomètres
43,607	101,832	1,281	163	1,372,679	Nbre	Livraisons
						Saskatchewan
34,560,556	36,711,905	2,965,447	660,966	157,637,146	\$	Recettes
1 925 122	2 317 707	291 327	43 040	6 004 781		Tonnes
724 794 870	890 719 233	51 747 602	8 924 007	2 360 247 721		Tonnes-kilomètres
81,602	66,256	5,343	543	818,377	Nbre	Livraisons
						Alberta
130,595,283	152,155,772	10,224,304	3,508,597	661,844,812	\$	Recettes
5 990 191	8 652 348	585 216	138 604	21 679 634		Tonnes
2 577 367 355	3 150 751 974	168 078 695	65 185 354	9 608 207 786		Tonnes-kilomètres
245,932	247,279	11,318	1,734	2,922,408	Nbre	Livraisons
						Colombie-Britannique, Yukon et Territoires du Nord-Ouest
139,908,855	106,436,596	24,849,560	979,715	619,418,627	\$	Recettes
8 369 108	8 802 271	2 952 527	84 188	24 051 828		Tonnes
3 526 410 234	2 729 012 736	682 494 014	25 269 022	9 543 272 959		Tonnes-kilomètres
349,321	243,474	55,454	1,074	2,866,341	Nbre	Livraisons
						CANADA
811,797,010	880,304,305	65,803,825	9,888,671	4,867,841,203	\$	Recettes
40 293 209	80 457 476	6 153 687	734 589	168 757 032		Tonnes
15 399 032 439	19 147 333 616	1 528 608 755	289 359 831	57 320 019 450		Tonnes-kilomètres
1,651,035	2,265,332	119,348	9,242	28,128,437	Nbre	Livraisons

Figure 4.20

For-Hire Trucking, 1987: Distribution of Truck Traffic by Commodity Section, Class I and II Carriers
Camionnage pour compte d'autrui, 1987: ventilation du volume de camionnage par section de produits, pour les transporteurs des catégories I et II

Commodity section Section de produits	Percentage of traffic Proportion du trafic			
	Revenue	Tonnes	Tonne-kilometres	Shipments
	Recettes		Tonnes-kilomètres	Livraisons
Live animals – Animaux vivants	1.1	0.9	1.3	0.5
Food, feed, beverage and tobacco – Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs	16.3	13.7	17.3	13.7
Crude materials, edible – Matières brutes non comestibles	11.6	37.6	22.6	8.1
Fabricated materials, inedible – Demi-produits non comestibles	34.4	37.2	40.3	24.4
End products, inedible – Produits finals non comestibles	33.0	9.2	15.6	48.8
General or unclassified freight – Fret ordinaire ou non classé	3.6	1.4	2.9	4.5
Total	100.0	100.0	100.0	100.0

Figure 4.21

For-Hire Trucking, 1987: Distribution of Truck Traffic by Weight Group, Class I and II Carriers
Camionnage pour compte d'autrui, 1987: ventilation du volume de camionnage par groupe de poids, pour les transporteurs des catégories I et II

Weight group Groupe de poids	Percentage of traffic Proportion du trafic			
	Revenue	Tonnes	Tonne-kilometres	Shipments
	Recettes		Tonnes-kilomètres	Livraisons
Up to 100 kg – Jusqu'à 100 kg	5.7	0.2	0.5	34.6
100 to 999 kg – 100 à 999 kg	15.4	1.7	3.7	31.2
1 000 to 1 999 kg – 1 000 à 1 999 kg	7.5	1.6	2.6	6.9
2 000 to 4 999 kg – 2 000 à 4 999 kg	9.8	2.3	4.2	4.3
5 000 to 9 999 kg – 5 000 à 9 999 kg	7.9	3.3	5.1	2.7
10 000 to 19 999 kg – 10 000 à 19 999 kg	17.3	15.2	20.4	5.9
20 000 to 29 999 kg – 20 000 à 29 999 kg	16.7	23.9	26.9	5.9
30 000 to 44 999 kg – 30 000 à 44 999 kg	18.1	47.7	33.4	8.0
45 000 to 64 999 kg – 45 000 à 64 999 kg	1.4	3.7	2.7	0.4
65 000 kg and over – 65 000 kg et plus	0.2	0.4	0.5	0.1
Total	100.0	100.0	100.0	100.0

Figure 4.22

For-hire Trucking, 1987: Percentage of Total Activity Originating in/ Destined for Census Metropolitan Areas for Selected Estimates, Class I and II

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Proportion des expéditions totales en provenance et à destination des régions métropolitaines de recensement pour certaines estimations, transporteurs des catégories I et II

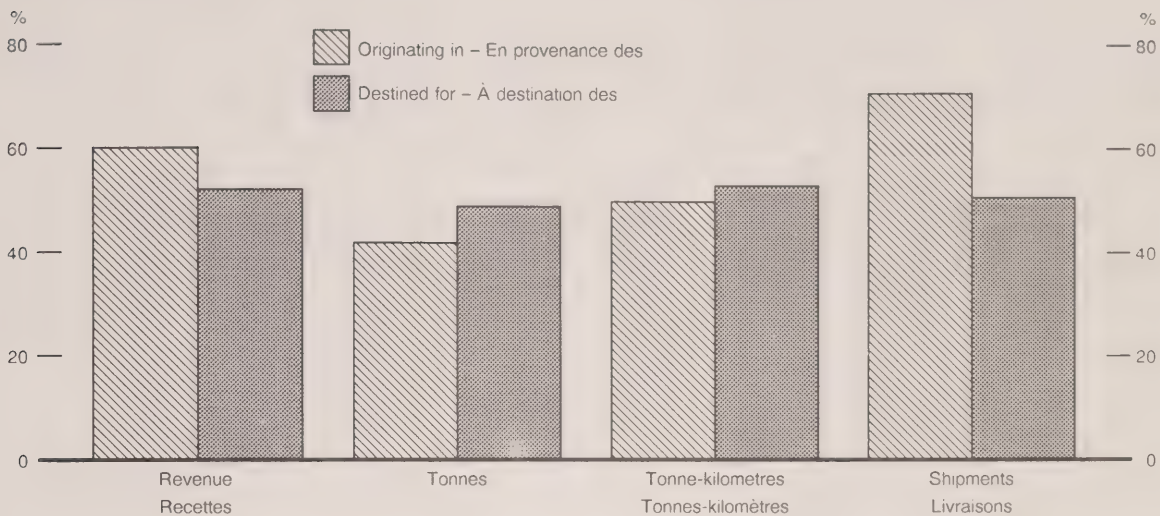


Figure 4.23

For-hire Trucking, 1987: Ranking of Census Metropolitan Areas by Originating Movements Selected Estimates Based on Revenue, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Classement des régions métropolitaines de recensement, selon les mouvements des marchandises en provenance de ces agglomérations, à partir de certaines estimations fondées sur les recettes, pour les transporteurs des catégories I et II

Origin - Origine	Revenue	Rank	Tonnes	Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
	Recettes	Classement		Classement	Tonnes-kilomètres	Classement	Livraisons	Classement
	(\$'000)				('000)			
Toronto	788,105	1	17 897	1	5 883 985	1	6,709,252	1
Montreal	459,429	2	9 698	2	3 597 329	3	3,558,104	2
Vancouver	328,831	3	5 938	4	4 525 317	2	1,862,101	3
Edmonton	259,204	4	6 894	3	3 592 967	4	1,568,362	4
Winnipeg	179,014	5	2 570	8	1 958 227	5	1,145,364	5
Calgary	129,580	6	2 708	7	1 594 272	6	669,634	7
Hamilton	121,235	7	5 704	5	1 478 759	7	692,392	6
Kitchener	69,255	8	2 747	6	541 621	11	570,567	8
Halifax	62,593	9	1 702	11	527 500	12	510,162	9
Quebec	60,334	10	1 773	10	580 543	10	377,187	10
Ottawa-Hull	49,541	11	756	17	319 202	17	310,266	13
Saskatoon	48,705	12	1 215	15	628 207	9	311,110	12
Windsor	46,529	13	1 337	14	492 966	13	229,533	15
Regina	44,415	14	1 542	13	632 635	8	261,998	14
London	43,203	15	823	16	300 328	18	324,627	11
St.Catharines-Niagara	42,714	16	1 937	9	361 509	15	179,410	18
Saint John	40,846	17	1 615	12	489 595	14	186,770	16
Oshawa	32,623	18	717	18	208 718	20	182,102	17
Thunder Bay	21,856	19	629	20	321 412	16	104,714	20
Sudbury	19,467	20	677	19	284 145	19	69,686	21
St. John's	17,674	21	254	24	147 437	22	119,480	19
Chicoutimi-Jonquière	11,837	22	324	22	169 676	21	24,304	24
Trois-Rivières	11,136	23	376	21	117 318	23	45,113	23
Victoria	9,728	24	305	23	50 079	24	48,775	22
Total	2,897,854		70 138		28 803 747		20,061,013	

Figure 4.24

For-hire Trucking, 1987: Ranking of Census Metropolitan Areas by Destination Movements Selected Estimates Based on Revenue, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Classement des régions métropolitaines de recensement, selon les mouvements des marchandises à destination de ces agglomérations, à partir de certaines estimations fondées sur les recettes, pour les transporteurs des catégories I et II

Destination	Revenue	Rank		Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
	Recettes	Classement	Tonnes	Classement	Tonnes-kilomètres	Classement	Livraisons	Classement
	(\$'000)		('000)		('000)			
Toronto	531,388	1	28 603	1	6 113 204	1	3,507,750	1
Montreal	334,103	2	10 948	2	3 895 119	2	1,888,810	2
Vancouver	236,061	3	3 864	4	3 234 468	3	900,868	3
Edmonton	170,773	4	2 927	7	2 448 822	4	664,170	6
Calgary	165,752	5	3 560	5	2 283 622	5	644,398	7
Winnipeg	150,804	6	2 091	10	2 112 925	6	568,937	8
Ottawa-Hull	102,111	7	1 705	13	681 795	11	798,970	4
Hamilton	84,201	8	6 212	3	1 076 462	8	693,138	5
Halifax	82,114	9	1 403	17	879 446	9	442,569	11
Quebec	63,425	10	1 672	15	616 304	13	448,093	10
Kitchener	58,597	11	2 222	8	444 181	18	511,683	9
Windsor	56,070	12	1 951	11	452 388	17	377,417	13
Regina	56,045	13	1 203	18	809 633	10	281,626	15
Saskatoon	54,967	14	934	19	671 220	12	281,424	16
London	49,947	15	1 579	16	405 126	20	425,398	12
St.Catharines-Niagara	49,060	16	1 921	12	547 130	15	348,882	14
Saint John	46,913	17	2 095	9	502 996	16	264,796	18
St.John's	44,024	18	392	24	563 506	14	110,063	24
Oshawa	40,426	19	3 009	6	340 480	21	281,191	17
Thunder Bay	39,090	20	402	23	428 725	19	181,185	21
Sudbury	36,680	21	1 683	14	1 580 158	7	206,677	19
Victoria	35,598	22	490	22	180 373	23	201,917	20
Trois Rivières	21,085	23	913	20	227 244	22	133,818	22
Chicoutimi-Jonquière	19,447	24	491	21	129 160	24	133,571	23
Total	2,528,681		82 270		30 624 487		14,297,351	

SELECTED RATIOS – CLASS I AND II CARRIERS

Figures 4.25 and 4.26 provide information on revenue earned and tonnage transported in 1987 using distance groups. The shipment of goods (on a revenue basis) by the for-hire trucking industry fell into three main ranges of distances, short (25-300 km), medium (300-750 km) and long (greater than 750 km).

Most of the revenues (35%) were derived from the short distance shipments; in addition, these shipments accounted for 69% of the total tonnage. Conversely, the long distance shipments accounted for 38% of the revenues, almost equal to the short haul commodities, but these shipments only accounted for 11% of the total tonnage.

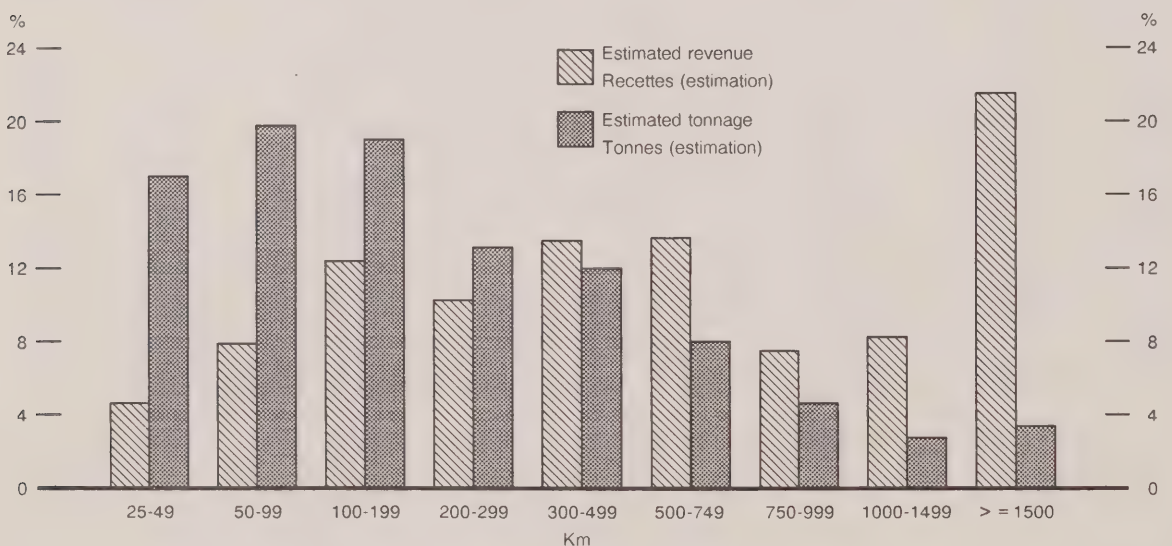
Figure 4.27 gives a representation of the relationship between the type of commodity transported, the revenue per tonne, revenue per shipment and weight per shipment. For example, highly manufactured goods such as road motor vehicles (\$625), chemicals and related products (\$625) and metal fabricated basic products (\$777) had very high revenues per tonne. Conversely, these commodities had a relatively lower revenue per shipment. On the other hand, raw materials such as crude wood materials (\$21) and crude non-metallic materials (\$42) generated very low revenues per tonne, but had a significantly higher revenue per shipment.

Whether the commodity was transported by LT or LTL was a definite factor in the relationship between the revenue per tonne and revenue per shipment for manufactured and crude goods. The three highly manufactured commodities mentioned above were ranked in the top 6 for LTL movements, while the two raw materials were in the top three of TL movements. (see Figure 4.17)

Figure 4.25

For-hire Trucking, 1987: Percentage Distribution of Revenue and Tonnes by Distance Groups, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Répartition en pourcentage des recettes et des tonnes selon la distance, pour les transporteurs des catégories I et II



CERTAINS RATIOS – TRANSPORTEURS DES CATÉGORIES I ET II

Les figures 4.25 et 4.26 présentent des données sur les recettes et les tonnes transportées, en 1987, selon la distance. Les distances parcourues par les expéditions (selon les recettes) du secteur du camionnage pour compte d'autrui peuvent se répartir en trois catégories, soit les courtes distances (25-300 km), les moyennes distances (300-750 km) et les longues distances (plus de 750 km).

La plus grande partie des recettes (35%) provenaient du transport de marchandises sur de courtes distances, ces expéditions représentant 69% du tonnage total. Par ailleurs, les expéditions sur de longues distances ont représenté 38% des recettes, soit presque autant que les expéditions sur de courtes distances, mais seulement 11% du tonnage total.

La figure 4.27 établit une corrélation entre le genre de marchandises transportées, les recettes par tonne, les recettes par expédition et le poids par expédition. Par exemple, les produits de haute fabrication tels que les véhicules automobiles routiers (\$625), les produits chimiques et connexes (\$625) et les demi-produits de base en métal (\$777) ont rapporté des recettes très élevées par tonne. Toutefois, ces produits ont rapporté relativement peu par expédition. Par contre, les matières premières, par exemple les matières de bois brutes (\$21) et les minéraux non métalliques bruts (\$42) ont généré très peu de recettes par tonne, mais des recettes considérablement plus élevées par expédition.

La façon dont les marchandises étaient transportées, c'est-à-dire en charge complète ou en charge partielle, est incontestablement un facteur qui a influé sur le rapport entre les recettes par tonne et les recettes par expédition pour les produits manufacturés et les produits bruts. Les trois produits de haute fabrication déjà mentionnés se sont retrouvés parmi les six premiers produits pour ce qui est des mouvements en charge partielle, alors que les deux produits bruts précités étaient parmi les trois premiers pour ce qui est des mouvements en charge complète (voir figure 4.17).

Figure 4.26

For-hire Trucking, 1987: Distribution of Revenue and Tonnes by Distance Groups, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Répartition des recettes et des tonnes selon la distance, pour les transporteurs des catégories I et II

Distance group	Estimated revenue	Estimated tonnage
Distance	Recettes (estimation)	Tonnes (estimation)
	\$'000	'000
25 - 49 km	228,262	28 792
50 - 99 km	382,914	33 373
100 - 199 km	603,902	31 995
200 - 299 km	499,901	22 352
300 - 499 km	659,033	20 378
500 - 749 km	665,370	13 436
750 - 999 km	372,114	7 963
1 000 - 1 499 km	405,955	4 738
> = 1 500 km	1,050,390	5 730
Total	4,867,841	168 757

Figure 4.27

For-hire Trucking, 1987: Selected Ratios for the 10 Major Commodity Divisions Based on Revenue, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Certains ratios pour les 10 principales divisions de produits transportés par les camionneurs des catégories I et II fondés sur les recettes

Commodity division	Estimated revenues	Estimated rev/ship	Estimated rev/tonne	Estimated wt/ship
Division de produits	Recettes (estimation)	Recettes par livraison (estimation)	Recettes par tonne (estimation)	Poids par livraison (estimation)
	\$'000	\$	\$	Kg
47 Non-metallic Mineral Basic Products - Produits minéraux non métalliques de base	309,533	328.90	320.25	15 930
14 Other Foods, Food Materials - Autres aliments, ingrédients alimentaires	298,902	212.69	305.44	4 601
58 Road Motor vehicles - Véhicules automobiles routiers	274,856	110.56	625.37	1 385
43 Petroleum and Coal Products - Produits du pétrole et de la houille	253,393	357.15	827.62	22 645
23 Crude Wood Materials - Matières de bois brutes	216,961	313.26	21.51	29 852
44 Iron, Steel and Alloys - Fer, acier et alliages	213,476	280.86	438.35	11 417
27 Crude Non-metallic Minerals - Minéraux bruts non métalliques	179,950	195.40	42.04	32 057
86 Other Household and Personal Equipment - Autres articles ménagers et personnels	178,635	707.44	1070.21	1 168
99 General or Unclassified Freight - Fret général ou non classé	175,081	137.56	1312.73	1 812
42 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes	167,774	167.56	625.17	2 603

**SELECTED STATISTICS – CLASS III
CARRIERS**

Figure 4.28 shows the characteristics of the Class III carriers. The overwhelming proportion of revenues (90%) and tonnes (94%) were derived from the intraprovincial traffic of commodities. In addition, the Class III carriers were transporting truckload shipments.

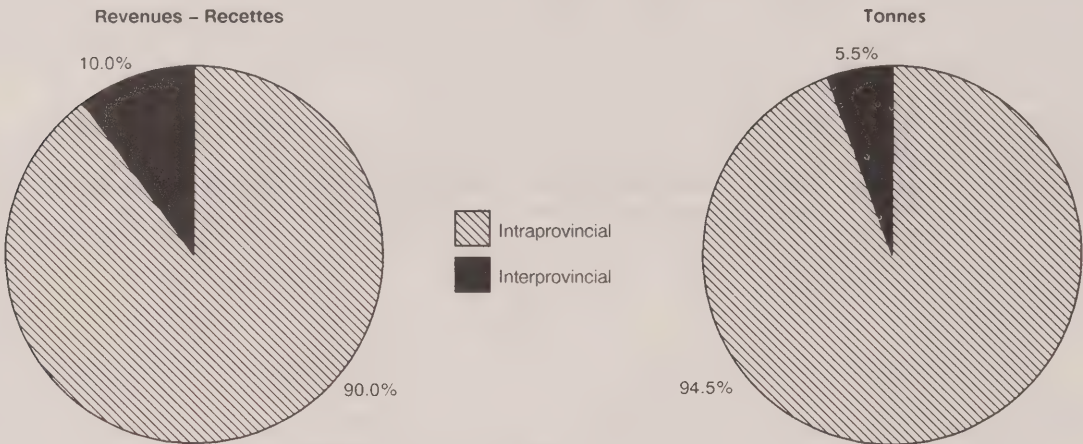
Figure 4.29 provides information on the commodity groups transported by the Class III carriers. In general, the Class III carriers transported raw materials such as crude wood materials and crude non-metallic minerals.

**CERTAINES STATISTIQUES – TRANSPORTEURS
DE LA CATÉGORIE III**

La figure 4.28 présente les caractéristiques des transporteurs de la catégorie III. L'essentiel des recettes (90%) et du tonnage (94%) provenait du trafic intraprovincial de marchandises. En outre, les transporteurs de la catégorie III acheminaient leurs expéditions en charge complète.

La figure 4.29 fournit des renseignements sur les divisions de produits transportés par les camionneurs de la catégorie III. En général, ces transporteurs ont acheminé des matières premières telles que des matières de bois brutes et des minéraux bruts non métalliques.

Figure 4.28
For-hire Trucking, 1987: Intraprovincial and Interprovincial Movements for Selected Estimates, Class III Carriers
Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Mouvements intraprovinciaux et interprovinciaux pour certaines estimations relatives aux transporteurs de la catégorie III



Breakdown of Movements by Weight Group for Selected Estimates, Class III Carriers
Ventilation du transport selon le poids pour certaines estimations relatives aux transporteurs de la catégorie III

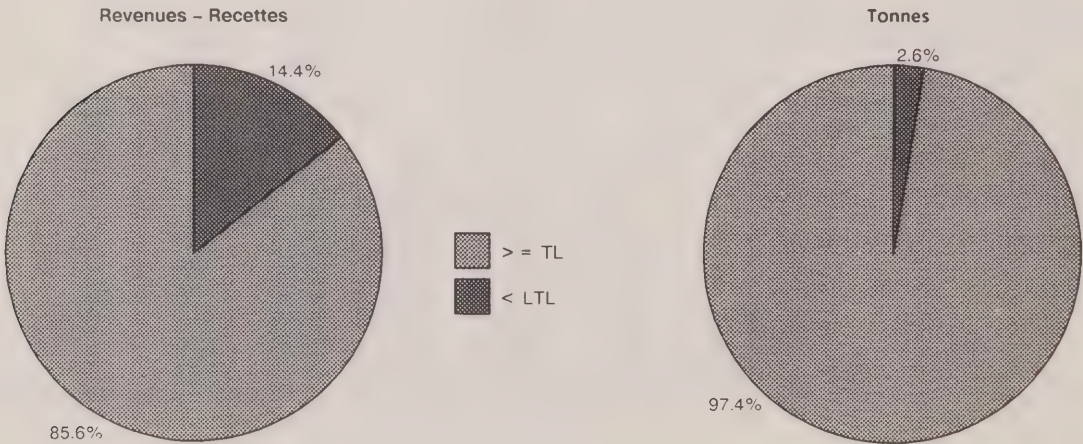


Figure 4.29

For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues and Tonnage for the Movement of Goods by Commodity Division, Class III Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Estimations des recettes tirées des mouvements de marchandises et du nombre de tonnes, selon la division de produits transportés par les camionneurs de la catégorie III

Code	Commodity division	Revenue		Tonnes	
	Division de produits	\$'000	C.V. ¹	'000	C.V. ¹
23	Crude Wood Materials – Matières de bois brutes	93,351	(10.80)	8 882	(15.13)
05	Dairy Products, Eggs and Honey – Produits laitiers, oeufs et miel	39,607	(17.34)	2 297	(16.59)
27	Crude Non-metallic Minerals (except Coal and Petroleum) – Minéraux bruts non métalliques (sauf houille et pétrole)	29,223	(12.77)	6 582	(16.40)
99	General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	27,231	(14.17)	1 059	(24.74)
33	Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	24,962	(29.77)	2 231	(42.25)
06	Cereal Grains (inc. Seed, Flour, Meal and Cereal Prep.) – Grains de céréales (incluant semence, farine, semoule)	21,537	(27.43)	1 669	(22.87)
52	Special Industry Machinery – Machines industrielles spéciales	20,604	(21.20)	992	(18.04)
43	Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	20,091	(27.83)	1 886	(29.87)
00	Live Animals – Animaux vivants	18,731	(14.79)	1 333	(22.76)
47	Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	17,720	(18.80)	1 718	(22.79)
41	Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	12,029	(25.45)	907	(25.08)
14	Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	9,701	(18.55)	291	(22.21)
21	Crude Veg. Prod., Inedible (exc. Tob., Fibres and Wood) – Prod. bruts d'or. vég., n.comes. (sauf tabac, fibres, bois)	8,202	(62.59)	451	(63.50)
26	Coal, Crude Petroleum and Related Crude Products – Houille, pétrole brut et produits bruts connexes	6,550	(38.21)	1 167	(29.51)
25	Metal Ores, Metal in Ores, Concentrates and Scrap – Minerais de métaux, métaux de minerais, conc. et déchets	5,539	(61.35)	901	(69.24)
17	Beverages – Boissons	5,473	(31.68)	538	(45.16)
15	Fodder and Feed (except Unmilled Cereals) – Fourrage et aliments pour animaux (sauf céréales n.moul.)	4,995	(19.67)	357	(28.69)
29	Other Waste and Scrap Materials – Autres déchets et rebuts	4,981	(47.23)	371	(53.13)
35	Paper and Paperboard – Papier et carton	4,693	(66.78)	207	(77.36)
58	Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	4,563	(20.86)	59	(24.90)
44	Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	4,033	(24.53)	407	(42.42)
46	Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits de base en métal	3,554	(24.31)	94	(19.26)
95	Containers and Closures – Récipients, contenants, conteneurs et fermetures	3,307	(34.88)	312	(49.66)
37	Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles	3,170	(48.80)	49	(46.13)

See footnote at end of table
Voir note à la fin du tableau

Figure 4.29

For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues and Tonnage for the Movement of Goods by Commodity Division, Class III Carriers – Concluded

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: Estimations des recettes tirées des mouvements de marchandises et du nombre de tonnes, selon la division de produits transportés par les camionneurs de la catégorie III – fin

Code	Commodity division Division de produits	Revenue Recettes		Tonnes	
		\$'000	C.V. ¹	'000	C.V. ¹
07	Fruits and Fruit Preparations – Fruits et préparations à base de fruits	2,918	(53.20)	167	(68.75)
01	Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes	2,769	(15.04)	68	(14.21)
09	Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes	2,759	(22.49)	155	(22.91)
92	Musical Instruments – Instruments de musique	2,729	(91.81)	15	(91.82)
89	Printed Matter – Imprimés	2,682	(45.94)	21	(51.87)
55	Tractors – Tracteurs	2,470	(79.55)	159	(90.57)
50	Machinery Not Elsewhere Specified Classified by Function – Mach. non désignées ailleurs classées selon la fonction	2,370	(50.86)	42	(32.42)
96	Remaining End-products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière	2,130	(62.74)	63	(75.27)
74	Furniture and Fixtures – Meubles et accessoires	1,972	(34.33)	68	(40.26)
03	Fish – Poisson	1,754	(13.51)	54	(13.69)
42	Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	1,644	(31.92)	71	(18.19)
12	Margarine, Shortening and Lard – Margarine, graisse préparée et saindoux	1,285	(91.29)	69	(91.29)
54	Agricultural Machinery and Equipment (except Tractors) – Machines et matériel agricoles (sauf les tracteurs)	1,284	(54.37)	46	(65.14)
40	Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	1,206	(39.65)	53	(38.26)
78	Apparel and Accessories – Vêtements et accessoires	1,156	(67.91)	4	(79.37)
86	Other Household and Personal Equipment (used) – Autres articles ménagers et personnels (usagés)	1,053	(64.62)	2	(61.24)
94	Miscellaneous End-products – Produits finals divers	948	(49.98)	19	(48.11)
62	Rubber Tires and Tubes – Pneus et chambres à air en caoutchouc	799	(75.10)	30	(76.98)
59	Ships and Boats – Navires et bateaux	770	(79.26)	7	(35.04)
90	Stationers' and Office Supplies and Artists' Materials – Papeterie et art. de bureau et fournitures pour artistes	668	(73.23)	2	(62.86)
20	Crude Animal Products, Inedible (except Fibres) – Produits bruts d'origine animale, n.comes. (sauf fibre)	613	(17.46)	27	(23.97)
76	Other Equipment – Autre matériel	539	(30.85)	22	(38.88)
88	Medical Supplies, Ophthalmic Goods and Orthopaedic App. – Fournitures médicales, articles ophtalmiques, app. ortho.	524	(80.18)	5	(80.18)
83	Other Rec.Equip., Toys, Games, Sporting and Athletic Goods – Autre mat. récréatif, jouets, jeux, art. sport, athlét.	455	(57.67)	2	(48.31)

¹ Coefficient of variation

¹ Coefficient de variation.

CHAPTER 5

FOR HIRE TRUCKING: CANADA-US TRAFFIC

INTRODUCTION

In 1987, **The National Transportation Act** brought sweeping changes to the Canadian transportation industry, the most significant of which was deregulation. Two years later, the Canada-U.S. free trade agreement was signed providing the impetus for greater freedom of movement between Canadian and U.S. markets. These two significant changes will affect the transportation industry and serve to stimulate competition between the two countries, particularly in the international truck markets. Furthermore, these changes created a demand for data on international movements of trucking transportation. With financial assistance from the Ministry of Transport and the National Transportation Agency, the Transportation Division of Statistics Canada has modified its For-Hire Trucking Survey to measure international activities of Canadian-domiciled carriers.

Objective

This study will describe and analyze the international trucking activity of Canadian-domiciled for-hire carriers, and is composed of the following levels of examination:

- A detailed review of the origin and destination of principal commodities transported internationally by Canadian carriers.
- The comparative market penetration of Canadian and U.S. carriers, and the reliance of Canadian carriers on U.S. carriers for interlined traffic.

ORIGIN AND DESTINATION OF PRINCIPAL COMMODITIES TRANSPORTED INTERNATIONALLY

In Figure 5.1, statistics are presented on southbound origin-destination trucking movements from Canadian provinces to U.S. regions. Figure 5.2 presents an overview on the movement of southbound commodities, while Figure 5.3 gives provincial specifics. Figures 5.4 through 5.6 present similar information for northbound movements.

As can be seen in Figure 5.1, 77.4% of the \$65.2 million in revenues earned in the southbound movement of commodities from Newfoundland, Prince Edward Island, Nova Scotia, and New Brunswick was generated by traffic destined for the northeast region of the U.S. The tonnage of commodities originating in these provinces moved by Canadian-domiciled carriers represented 89.8% of the total 1.2 million tonnes moved and 78.8% of the 1.4 billion tonne-kilometres performed.

The northeast U.S. was also the area of destination for 77.3% of the 3.5 million tonnes of commodities shipped southbound from Quebec in 1987. This freight traffic represented 62.6%, or \$115.4 million, of the total \$184.5 million in revenues earned from southbound movements. Tonne-kilometres accumulated while travelling to the northeast region reached 1.5 billion, or 53.6% of the 2.8 billion total.

CHAPITRE 5

CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI: TRAFIC ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS

INTRODUCTION

En 1987, la **Loi nationale sur les transports** a modifié considérablement le secteur canadien du transport, plus particulièrement en amenant une déréglementation. Deux ans plus tard, on signait l'accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis, libérant ainsi davantage les marchés canadiens et américains. Ces deux changements importants devaient influencer sur le secteur du transport et encourager la concurrence entre les deux pays, plus particulièrement sur le marché du transport international par camion. Ils ont créé, par ailleurs, un besoin de données sur les mouvements internationaux des entreprises de camionnage. Avec l'aide financière du ministère des Transports et l'Office national des transports du Canada, la Division des transports de Statistique Canada a modifié son enquête sur le camionnage pour compte d'autrui pour tenir compte des mouvements internationaux des transporteurs domiciliés au Canada.

Objectif

La présente étude est une description et une analyse des mouvements internationaux des entreprises canadiennes de camionnage pour compte d'autrui. Elle examine plus particulièrement:

- l'origine et la destination des mouvements internationaux des principaux produits des transporteurs canadiens; et
- la pénétration relative du marché par les transporteurs canadiens et américains, et la dépendance des transporteurs canadiens envers les transporteurs américains en matière de transferts.

ORIGINE ET DESTINATION DES PRINCIPALES MARCHANDISES TRANSPORTÉES – MOUVEMENTS INTERNATIONAUX

La figure 5.1 présente des statistiques sur l'origine et la destination des marchandises (mouvements nord-sud), des provinces canadiennes vers les États-Unis. La figure 5.2 fournit des statistiques générales, et la figure 5.3, des données provinciales précises. Les figures 5.4 à 5.6 présentent des données semblables sur les mouvements sud-nord.

Comme l'indique la figure 5.1, 77.4% des recettes de \$65.2 millions générés par les mouvements nord-sud des marchandises en provenance de Terre-Neuve, de l'Île-du-Prince-Édouard, de Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick proviennent du trafic à destination du nord-est des États-Unis. Le nombre de tonnes transportées à partir de ces provinces par des transporteurs domiciliés au Canada représente 89.8% des 1.2 million de tonnes transportées et 78.8% des 1.4 milliard de tonnes-kilomètres transportées.

Le nord-est des États-Unis a également été le point de destination de 77.3% des 3.5 millions de tonnes de marchandises expédiées du Québec vers le sud en 1987. Ce trafic de marchandises a représenté 62.6%, ou \$115.4 millions, des \$184.5 millions de recettes générées par les mouvements nord-sud. Le nombre de tonnes-kilomètres à destination de la région du nord-est a atteint 1.5 milliard ou 53.6% des 2.8 milliards de tonnes-kilomètres.

Figure 5.1

For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage, and Tonne-kilometres for the Southbound Movements of Goods from Province of Origin to U.S. Region of Destination, Canada-U.S. Movements

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: estimation des recettes du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements nord-sud de marchandises de la province d'origine au point de destination américain, mouvements Canada - Etats-Unis

	U.S. Regions	Estimated Revenue	Estimated Tonnage	Estimated Tonne- kilometres	Estimated Shipments	Average Distance
Origin	Destination					
Origine	Régions des Etats-Unis	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	Nombre estimatif de livraisons	Distance moyenne
						Km.
Newfoundland - Terre-Neuve	Northeast - Nord-est	7,670,328	64 683	124 762 383	3,467	1 928
	North - Nord	778,594	4 086	13 493 376	217	3 299
	South - Sud	663,832	2 909	10 561 462	145	3 674
	West - Ouest	117,167	483	2 979 868	25	6 165
Origin Total - Total-Origine		9,229,921	72 161	151 797 089	3,854	...
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Edouard	Northeast - Nord-est	3,292,366	55 177	377 954 876	2,155	6 610
	North - Nord	251	1	501	1	2 103
	South - Sud	755,073	4 459	10 905 965	279	2 475
	West - Ouest					
Origin Total - Total-Origine		4,047,690	59 637	388 861 342	2,435	...
Nova Scotia - Nouvelle-Ecosse	Northeast - Nord-est	4,987,042	50 100	80 930 106	4,910	1 449
	North - Nord	922,339	5 777	13 137 590	548	2 111
	South - Sud	2,396,900	17 495	44 335 338	1,563	2 641
	West - Ouest	8,807	9	46 831	34	5 313
Origin Total - Total-Origine		8,315,088	73 381	138,449,865	7,055	...
New Brunswick - Nouveau Brunswick	Northeast - Nord-est	34,505,949	928 618	542 047 527	40,971	642
	North - Nord	4,988,597	48 949	111 409 307	2,484	2 295
	South - Sud	3,980,979	38 238	84 176 901	2,130	2 278
	West - Ouest	160,749	2 520	11 115 713	130	4 502
Origin Total - Total-Origine		43,636,274	1 018 325	748 749 448	45,715	...
Quebec - Québec	Northeast - Nord-est	115,402,864	2 700 223	1 493 971 137	186,224	624
	North - Nord	37,163,108	472 933	628 075 036	44,355	1 258
	South - Sud	23,757,534	262 819	430 673 290	19,171	1 685
	West - Ouest	8,130,938	54 975	236 286 696	4,529	4 461
Origin Total - Total-Origine		184,454,444	3 490 950	2 789 006 159	254,279	...

Figure 5.1

For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage, and Tonne-kilometres for the Southbound Movements of Goods from Province of Origin to U.S. Region of Destination, Canada-U.S. Movements – Concluded

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: estimation des recettes du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements nord-sud de marchandises de la province d'origine au point de destination américain, mouvements Canada – Etats-Unis – fin

Origin	U.S. Regions	Estimated Revenue	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments	Average Distance
Origine	Régions des Etats-Unis	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif de livraisons	Distance moyenne
						Km.
Ontario	Northeast – Nord-est	147,968,879	3 441 908	1 426 151 714	403,404	365
	North – Nord	219,071,679	4 639 684	2 616 277 766	531,739	574
	South – Sud	52,199,458	705 036	774 584 070	50,340	1 212
	West – Ouest	9,858,263	65 109	251 773 910	8,564	3 843
Origin Total – Total-Origine		429,098,279	8 851 737	5 068 787 460	994,047	...
Manitoba	Northeast – Nord-est	1,515,016	13 711	33 551 408	1,028	2 536
	North – Nord	16,428,883	303 863	196 721 654	27,073	798
	South – Sud	1,501,768	11 543	25 746 394	1,009	2 363
	West – Ouest	3,629,306	41 917	92 324 650	2,221	2 372
Origin Total – Total-Origine		23,074,973	371 034	350 344 106	31,331	...
Saskatchewan	Northeast – Nord-est	693,908	5 064	15 542 054	380	3 092
	North – Nord	10,698,900	264 440	221 259 636	11,235	1 076
	South – Sud	957,705	8 361	26 281 324	399	3 138
	West – Ouest	5,851,185	87 492	125 574 142	3,883	1 568
Origin Total – Total-Origine		18,201,698	365 357	388 657 156	15,897	...
Alberta	Northeast – Nord-est	1,696,211	15 134	61 487 147	1,012	3 982
	North – Nord	8,432,128	90 035	230 430 050	6,912	2 545
	South – Sud	4,523,740	31 227	104 369 786	2,177	3 526
	West – Ouest	31,697,394	569 586	557 828 770	28,198	1 215
Origin Total – Total-Origine		46,349,473	705 982	954 115 753	38,299	...
British Columbia – Colombie-Britannique	Northeast – Nord-est	3,215,147	39 157	186 464 713	3,091	4 691
	North – Nord	3,323,677	41 183	139 946 721	2,948	3 280
	South – Sud	1,971,638	14 979	56 972 674	784	3 930
	West – Ouest	54,413,764	2 180 583	1 020 147 786	109,586	572
Origin Total – Total-Origine		62,924,226	2 275 902	1 403 531 894	116,409	...
Total Canada-U.S. – Canada-Etats-Unis		829,332,066	17 284 466	12 382 300 272	1,509,321	...

Note: Distance and tonne-kilometre information exclude Class III data

Nota: Les données sur la distance et les tonnes-kilomètres ne comprennent pas celles des transporteurs de catégorie III

In Ontario, 52.4% of the total 8.9 million tonnes shipped to the U.S. was destined for the northern states region. This area represented 51.1% of the \$429.1 million in revenues generated from southbound movements from Ontario. Tonne-kilometres performed in shipping commodities to the northern U.S. reached 2.6 billion or 51.6% of the total 5.1 billion, almost twice as much as the region with the next highest accumulated tonne-kilometres, the northeast.

The northern area of the U.S. was the most prominent region of destination for traffic originating from Manitoba and Saskatchewan, with 65.7% of the \$41.3 million in revenues coming from this area. Furthermore, 77.2% of the 736 391 southbound tonnes arrived in the northern U.S. More than half of the total tonne-kilometres was performed by traffic to this region.

The western U.S. was the main area of destination for commodities moved by Canadian-domiciled carriers originating in Alberta and British Columbia. Of the \$109.3 million revenues earned from the movement of this traffic from these two provinces, 78.8% came from the west. Concurrently, the tonnage moved into this region from these provinces was approximately twelve times the tonnage these provinces moved into the other three U.S. regions combined. The tonne-kilometres performed by Alberta and British Columbia accounted for 66.9% of the 2.4 billion tonne-kilometre total.

On a national level, Figure 5.2 details the southbound movements of commodities in 1987. In this year, 'Road Motor Vehicles' was the top revenue-earner in international southbound movements. This commodity contributed \$134.5 million to total revenues of \$829.3 million. The top ten revenue-earners contributed 61.3% to total revenues, 62.0% of the total tonnage, and 59.1% of the total tonne-kilometres. Other major commodities, in descending order, included 'Wood Fabricated Materials'; 'Paper and Paperboards'; 'Iron, Steel and Alloys'; 'Non-Metallic Mineral Basic'; 'Metal Fabricated Basic Products'; 'General or Unclassified Freight'; 'Chemicals and Related Products'; 'Machinery not Elsewhere Specified'; and 'Beverages'.

As can be seen from a provincial perspective in Figure 5.3, 'Fish' was the most significant southbound commodity from Newfoundland, accounting for 86.7% of the \$9.2 million in revenues earned and 82.5% of the 72 167 tonnes moved by Canadian-domiciled carriers originating in that province. In Prince Edward Island, 'Other Foods, Food Materials' contributed \$2.0 million to revenues and represented 32.6% of the 2.0 million southbound tonnes moved in international operations. 'Fish', and 'Paper and Paperboard', were significant in Nova Scotia southbound commodity operations. 'Fish' earned \$1.9 million, a 22.5% contribution to revenues, while 'Paper and Paperboard' earned \$1.8 million. New Brunswick had a diversified commodity listing with no one commodity proving to be dominant in its southbound operations. The top five revenue-earners contributed 70.9% to the \$43.6 million in revenues and 63.5% to the total 1.0 million tonnes moved. It can be concluded from the data presented in Figure 5.3 that commodities originating in the Atlantic provinces were shipped primarily to the northeast region of the U.S. and that the bulk of these shipments were 'Fish'; 'Other Food, Food Materials'; 'Paper and Paperboard'; 'Wood Fabricated Materials'; 'Beverages'; 'Crude Wood Materials'; and 'Pulp'.

The transportation of 'Paper and Paperboard' earned \$35.9 million in southbound traffic from Quebec in 1987, more than any other commodity. Although the tonnes moved by the top three revenue-earners were approximately the same, the generated revenues were not; the rate of return per tonne moved of 'Paper and Paperboard' was the highest of the three commodities. Canadian-domiciled carriers originating in Quebec involved in international operations earned \$63.3 for the movement of one tonne of 'Paper and Paperboard' from Quebec, compared to \$30 for the movement of one tonne of 'Non-Metallic Mineral Basic', and \$32.7, for one tonne of 'Wood Fabricated Materials'. As the

En Ontario, 52.4% des 8.9 millions de tonnes expédiées aux États-Unis étaient destinées à la région du nord. Cette région a représenté 51.1% des recettes de \$429.1 millions générées par les mouvements nord-sud en provenance de l'Ontario. Le nombre de tonnes-kilomètres transportées vers le nord des États-Unis a atteint 2.6 milliards ou 51.6% des 5.1 milliards de tonnes-kilomètres, presque le double de la région occupant la deuxième place en termes de tonnes-kilomètres, soit le nord-est.

Le nord des États-Unis était le principal point de destination du trafic en provenance du Manitoba et de la Saskatchewan, 65.7% des recettes de \$41.3 millions provenant de cette région. En outre, 77.2% des 736 391 tonnes transportées vers le sud ont été expédiées au nord des États-Unis. Plus de la moitié du nombre total de tonnes-kilomètres a été transportée vers cette région.

L'ouest des États-Unis était le principal point de destination des marchandises transportées par des entreprises domiciliées au Canada à partir de l'Alberta et de la Colombie-Britannique. Ainsi, 78.8% des recettes de \$109.3 millions générées par les mouvements de ces deux provinces provenaient de l'ouest. Par ailleurs, le nombre de tonnes transportées vers cette région, à partir de ces provinces, était environ douze fois supérieur au nombre de tonnes transportées vers les trois autres régions américaines réunies. Les entreprises de ces deux provinces ont transporté 66.9% des 2.4 milliards de tonnes-kilomètres.

La figure 5.2 présente les mouvements nord-sud de marchandises effectués en 1987 à l'échelle nationale. Ce sont les "véhicules automobiles routiers" qui ont généré le plus de recettes en 1987 en termes de mouvements internationaux nord-sud. Cette marchandise a rapporté \$134.5 millions sur le total des recettes se chiffrant à \$829.3 millions. Les dix marchandises les plus payantes ont compté pour 61.3% des recettes totales, 62.0% du nombre total de tonnes transportées et 59.1% du nombre total de tonnes-kilomètres. Les autres principales marchandises, en ordre décroissant, sont les suivantes: "demi-produits en bois", "papier et carton", "fer, acier et alliages", "produits minéraux non métalliques de base", "demi-produits de base en métal", "fret ordinaire ou non classé", "produits chimiques et dérivés", "machines non dénommées ailleurs" et "boissons".

Comme l'indique la figure 5.3, à l'échelle provinciale, le "poisson" a été la principale marchandise acheminée vers le sud en provenance de Terre-Neuve, représentant 86.7% des \$9.2 millions de recettes générées et 82.5% des 72 167 tonnes transportées par les entreprises domiciliées au Canada à partir de cette province. À l'Île-du-Prince-Édouard, les "autres aliments, ingrédients alimentaires" ont représenté des recettes de \$2.0 millions et 32.6% des 2.0 millions de tonnes transportées vers le sud (mouvements internationaux). Le "poisson" et le "papier et carton" ont été des marchandises importantes des mouvements nord-sud de la Nouvelle-Écosse. Le "poisson" a rapporté \$1.9 million, soit 22.5% des recettes, tandis que les livraisons de "papier et carton" ont rapporté \$1.8 million. Le Nouveau-Brunswick a transporté une variété de marchandises, aucune ne dominant les mouvements nord-sud. Les cinq marchandises les plus payantes ont représenté 70.9% des recettes de \$43.6 millions et 63.5% du million de tonnes transportées. Si l'on examine la figure 5.3, on peut en conclure que les marchandises en provenance des provinces de l'Atlantique étaient expédiées principalement vers le nord-est des États-Unis; elles se composaient principalement de "poisson", "d'autres aliments, ingrédients alimentaires", de "papier et carton", de "demi-produits en bois", de "boissons", de "matières de bois brutes" et de "pâte".

En 1987, les mouvements nord-sud de "papier et carton" en provenance du Québec ont rapporté \$35.9 millions, plus que tous les autres mouvements de marchandises. Le nombre de tonnes transportées au niveau des trois marchandises les plus payantes était à peu près le même, mais le niveau des recettes différait; le taux de rendement par tonne de "papier et carton" transportée était le plus élevé des trois marchandises. Les marchandises déplacées à partir du Québec par les transporteurs internationaux ont rapporté \$63.3 pour l'expédition d'une tonne de "papier et carton", comparativement à \$30 pour l'expédition d'une tonne de "produits minéraux non métalliques de base" et \$32.7 pour l'expédition d'une tonne de

Figure 5.2

For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage, and Tonne-kilometres for the Southbound Movements of the Major Ten Commodities, Canada-U.S. Movements

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: estimations des recettes du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements nord-sud des dix marchandises les plus payantes, mouvements Canada – Etats-Unis

Commodity	Estimated Revenue	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
Produits	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatifs de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif de livraisons
58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	134,526,465	1 877 650	986 678 844	543,766
33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	77,331,937	2 535 060	1 711 951 126	103,012
35 Paper and Paperboard – Papier et carton	76,349,760	1 309 742	1 214 398 851	70,438
44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	62,037,793	1 715 717	1 085 484 158	83,731
47 Non-Metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	53,204,245	1 566 348	847 167 085	71,690
46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits en métal de base	25,866,780	415 231	406 450 725	44,942
99 General or Unclassified Freights – Fret ordinaire ou non classé	23,438,379	487 676	347 816 242	40,959
42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et dérivés	21,293,458	326 577	216 305 392	32,373
50 Machinery Not Elsewhere Specified – Machines non dénommées ailleurs	17,342,295	162 246	140 496 890	27,838
17 Beverages – Boissons	17,169,029	323 454	357 311 053	16,581
Other Commodities – Autres marchandises	320,771,926	6 564 763	5 068 239 907	473,991
Total Canada-U.S. – Canada – Etats-Unis	829,332,067	17 284 464	12 382 300 273	1,509,321

Note: Tonne-kilometre figures exclude Class III data.

Nota: Les données sur les tonnes-kilomètres ne comprennent pas celles des transporteurs de catégorie III

northeast part of the U.S. was the destination point for 77.3% of the tonnes of southbound commodities shipped from Quebec, it can be surmised that the greater portion of these goods were 'Paper and Paperboard'; 'Non-Metallic Mineral Basic'; 'Wood Fabricated Materials'; 'Metal Fabricated Basic Products'; and 'Non-Ferrous Metals'.

In 1987, 'Road Motor Vehicles' was the top revenue - earner in Ontario, representing \$125.8 million of the \$429.1 million in revenues earned by the for-hire trucking firms involved in international operations originating in that province. For-hire trucking firms from this province carried more of this commodity than any other commodity, and its tonnage represented 17.7% of that province's total 5.1 billion tonne-kilometres. As the majority of traffic originating from Ontario was destined to the northern U.S., it can be assumed that 'Road Motor Vehicles'; 'Iron, Steel, and Alloys'; 'Non-Metallic Mineral Basic'; 'Wood Fabricated Materials'; and 'Paper and Paperboard' made up the bulk of these shipments.

Commodities categorized in Section II, Food, Feed, Beverages and Tobacco, and Section IV, Fabricated Materials, comprised the top five revenue-earners in Manitoba in 1987. 'Crude Vegetable Products, Inedible' represented 16.4% of the \$23.1 million in revenues, and 15.7% of the 371 041 tonnes transported that year. 'Crude Vegetable Products, Inedible'; 'Paper and Paperboard'; 'Meat and Meat Proportions'; 'Chemicals and Related Products'; and 'Wood Fabricated Materials' formed the bulk of the commodities transported to the northern region of the U.S., the region of destination of traffic originating from Manitoba.

The top five commodity revenue-earners in Saskatchewan in 1987 represented \$12.2 million, or 67.3% of the total \$18.2 million earned from international for-hire truck traffic. Further, these commodities represented 80.3% of the total tonnes moved in Saskatchewan, as well as 69.9% of the total 388.7 million tonne-kilometres. These top commodities, specifically, 'Crude, Non-Metallic Minerals'; 'Petroleum and Coal Products'; 'Meat and Meat Preparations'; 'Chemicals and Related Products'; and 'Iron, Steel and Alloys' formed the bulk of shipments transported to the northern U.S., Saskatchewan commodities' main area of destination.

With its list of top five revenue-earners very similar to that of Manitoba, commodities originating in Alberta generated \$23.1 million, or 50.0% of \$46.3 million in revenues. Of the total 705 991 tonnes moved, 442 077 tonnes, or 62.6%, were comprised of these commodities. Furthermore, 609 million tonne-kilometre or 63.8% of the 954.1 million total were directly attributable to these commodities. It can be deduced from the data presented that the bulk of southbound commodities originating in Alberta was destined for the western U.S.

In British Columbia, 'Wood Fabricated Materials' earned almost four times as much revenue as the next top revenue-earner, 'Paper and Paperboard'. At \$21.1 million, 'Wood Fabricated Materials' generated 33.6% of the total international revenues of for-hire trucking firms originating in British Columbia. Traffic from this province generated 37.9% of the 2.3 billion southbound tonnes and travelled 36.4% of the total 1.4 billion tonne-kilometres. As the majority of southbound commodities originating in British Columbia is shipped to the western region of the U.S., it can be concluded that the bulk of these movements will be composed of 'Wood Fabricated Materials', as well as 'Paper and Paperboard', 'Crude Wood Materials', 'General or Unclassified Freight', and 'Containers and Closures'.

"demi-produits en bois". Comme le nord-est des États-Unis était le point de destination de 77.3% des mouvements nord-sud en provenance du Québec, on peut supposer que la plus grande partie de ces marchandises était du "papier et du carton", des "produits minéraux non métalliques de base", des "demi-produits en bois", des "demi-produits de base en métal" et des "métaux non ferreux".

En 1987, les "véhicules automobiles routiers" généraient le plus de recettes en Ontario, représentant \$125.8 millions des recettes de \$429.1 millions générées par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui effectuant des trajets internationaux à partir de cette province. Les transporteurs pour compte d'autrui de l'Ontario ont transporté plus de tonnes de cette marchandise que pour toute autre marchandise, et représenté 17.7% des 5.1 milliards de tonnes-kilomètres parcourues à partir de cette province. Comme la majorité des livraisons en provenance de l'Ontario étaient acheminées vers le nord des États-Unis, on peut supposer qu'elles contenaient principalement les marchandises suivantes: "véhicules automobiles routiers", "fer, acier et alliages", "produits minéraux non métalliques de base", "demi-produits en bois" et "papier et carton".

Les marchandises entrant dans la Section II (denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs) et la Section IV (demi-produits) comprenaient les cinq marchandises les plus payantes au Manitoba en 1987. Les "produits bruts d'origine végétale, non comestibles" ont représenté 16.4% des recettes de \$23.1 millions et 15.7% des 371 041 tonnes transportées cette année-là. Les principales marchandises transportées vers le nord des États-Unis, le point de destination des mouvements en provenance du Manitoba, étaient les suivantes: "produits bruts d'origine végétale, non comestibles", "papier et carton", "viandes et préparations à base de viandes", "produits chimiques et dérivés" et "demi-produits en bois".

En 1987, en Saskatchewan, les cinq marchandises les plus payantes ont compté pour \$12.2 millions ou 67.3% des recettes totales de \$18.2 millions du transport international pour compte d'autrui. De plus, ces marchandises ont représenté 80.3% du nombre total de tonnes transportées en Saskatchewan et 69.9% du nombre total de tonnes-kilomètres (388.7 millions). Ces marchandises payantes (plus particulièrement, "produits minéraux non métalliques, bruts", "produits du pétrole et de la houille", "viandes et préparations à base de viandes", "produits chimiques et dérivés" et "fer, acier et alliages") ont constitué le gros des livraisons vers le nord des États-Unis, le principal point de destination des marchandises en provenance de la Saskatchewan.

Les marchandises en provenance de l'Alberta, où les cinq marchandises les plus payantes sont très semblables à celles du Manitoba, ont compté pour \$23.1 millions ou 50.0% des recettes de \$46.3 millions. Ces marchandises ont représenté 442 077 tonnes ou 62.6% du nombre total de tonnes transportées (705 991), et 609 millions de tonnes-kilomètres ou 63.8% du nombre total de tonnes-kilomètres (954.1 millions). Ces données permettent de conclure que le gros des mouvements nord-sud en provenance de l'Alberta avaient comme point de destination l'ouest des États-Unis.

En Colombie-Britannique, les "demi-produits en bois" ont généré presque quatre fois plus de recettes que l'autre marchandise payante ("papier et carton"). Ces demi-produits ont généré \$21.1 millions ou 33.6% des recettes internationales totales des entreprises de camionnage pour compte d'autrui ayant comme point d'origine la Colombie-Britannique. Les mouvements à partir de cette province ont représenté 37.9% des 2.3 millions de tonnes en direction nord-sud et 36.4% du nombre total de tonnes-kilomètres (1.4 milliard). Comme la plus grande partie des mouvements nord-sud en provenance de la Colombie-Britannique ont comme point de destination l'ouest des États-Unis, on peut en conclure que le gros de ces mouvements se compose des marchandises suivantes: "demi-produits en bois", "papier et carton", "matières de bois brutes", fret ordinaire ou non classé et "contenants et fermetures".

Figure 5.3

For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage, and Tonne-kilometres for the Southbound Movements of the Major Five Commodities from Province of Origin, Canada-U.S. Movements

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements nord-sud des cinq marchandises les plus payantes, selon la province d'origine, mouvements Canada – Etats-Unis

Origin	Commodity	Estimated Revenue	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
Origine	Produits	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif de livraisons
Newfoundland – Terre-Neuve	03 Fish – Poisson	8,005,907	59 526	124 082 753	3,134
	35 Paper and Paperboard – Papier et carton	439,323	4 990	10 355 444	258
	39 Oils, Fats, Waxes, Extracts – Huiles, corps gras, cires, extraits	281,757	1 503	4 250 397	64
	04 Other Marine Products – Autres produits marins	234,594	1 342	2 667 182	81
	14 Other Foods, Food Material and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires	134,644	3 812	8 100 711	256
	Other Commodities – Autres produits	133,696	994	2 340 601	60
Origin Total – Total-Origine		9,229,921	72 167	151 797 088	3,853
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Edouard	14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires	2,034,244	19 453	90 621 760	1,025
	09 Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes	1,199,894	30 187	238 262 722	877
	03 Fish – Poissons	759,151	9 132	59 975 417	486
	21 Crude Vegetable Products, Inedible – Produits bruts d'origine végétale, non-comestibles	53,568	862	--	43
	94 Miscellaneous End-Products – Autres produits finals	477	1	908	2
	Other Commodities – Autres produits	357	2	536	2
Origin Total – Total-Origine		4,047,691	59 637	388 861 343	2,435
Nova Scotia – Nouvelle-Ecosse	03 Fish – Poisson	1,869,919	15 368	51 511 323	1,950
	35 Paper and Paperboard – Papier et carton	1,793,953	20 555	30 426 915	1,023
	23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes	924,582	3 419	6 129 436	390
	04 Other Marine Products – Autres produits marins	833,491	9 942	8 024 613	1,099
	62 Rubber Tires and Tubes – Pneus et chambres à air en caoutchouc	688,840	4 922	9 052 778	535
	Other Commodities – Autres produits	2,204,304	19 179	33 304 800	2,057
Origin Total – Total-origine		8,315,089	73,385	138 449 865	7 054
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	33 Wood Fabricated Materials – Demi produits en bois	9,709,700	206 165	169 007 100	9,482
	35 Paper and Paperboard – Papier et carton	9,661,961	127 929	117 877 064	6,651
	17 Beverages – Boissons	5,788,027	83 616	135 355 273	4,009
	23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes	3,068,602	194 927	67 356 566	6,929
	14 Other Foods, Food Material and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires	2,703,704	33 683	49 773 287	2,090
	Other Commodities – Autres produits	12,704,278	372 009	209 380 157	16,553
Origin Total – Total-Origine		43,636,272	1 018 329	748 749 447	45,714

Figure 5.3

For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage, and Tonne-kilometres for the Southbound Movements of the Major Five Commodities from Province of Origin, Canada-U.S. Movements – Continued

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements nord-sud des cinq marchandises les plus payantes, selon la province d'origine, mouvements Canada – États-Unis – suite

Origin	Commodity	Estimated Revenue	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
Origine	Produits	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif de livraisons
Quebec – Québec	35 Paper and Paperboard – Papier et carton	35,901,402	567 477	550 485 676	29,518
	47 Non-Metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métallique de base	20,303,987	534 054	296 540 739	26,337
	33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	19,361,863	592 663	392 218 305	24,407
	46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits en métal de base	11,793,872	217 551	201 658 036	15,676
	45 Non-Ferrous Metals – Métaux non ferreux	9,109,273	160 982	163 006 920	8,033
	Other Commodities – Autres produits	87,984,041	1 418 223	1 185 096 488	150,309
Origin Total – Total-Origine		184,454,438	3 490 950	2 789 006 164	254,280
Ontario	58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	125,846,396	1 800 107	898 927 538	516,007
	44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	46,741,542	1 392 706	808 560 162	66,156
	47 Non-Metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	27,001,671	896 570	401 901 214	38,559
	33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	20,966,555	781 396	457 464 388	29,224
	35 Paper and Paperboard – Papier et carton	18,376,187	427 394	283 853 840	24,564
	Other Commodities – Autres produits	190,165,930	3 553 563	2 218 080 324	319,536
Origin Total – Total-Origine		429,098,281	8 851 736	5 068 787 466	994,046
Manitoba	21 Crude Vegetable Products, Inedible – Produits bruts d'origine végétale, non-comestibles	3,788,341	58 291	28 849 734	3,610
	35 Paper and Paperboard – Papier et carton	3,478,095	37 288	56 270 792	2,142
	01 Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes	1,765,986	12 161	27 792 991	696
	41 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et dérivés	1,505,273	51 118	29 620 282	2,138
	33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	1,153,976	23 682	30 139 595	1,171
	Other Commodities – Autres produits	11,383,298	188 501	177 670 709	21,575
Origin Total – Total-Origine		23,074,969	371 041	350 344 103	31,332
Saskatchewan	27 Crude Non-Metallic Minerals – Minéraux bruts non métalliques	5,115,271	102 532	141 510 182	4,108
	43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	2,943,724	139 391	61 664 106	4,006
	01 Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes	1,558,502	14 174	17 915 980	759
	42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et dérivés	1,342,218	18 140	18 438 587	793
	44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	1,285,083	19 244	32 276 523	961
	Other Commodities – Autres produits	5,956,898	71 885	116 851 776	5,268
Origin Total – Total-Origine		18,201,696	365 366	388 657 154	15,895

Figure 5.3

For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage, and Tonne-kilometres for the Southbound Movements of the Major Five Commodities from Province of Origin, Canada-U.S. Movements – Concluded

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements nord-sud des cinq marchandises les plus payantes, selon la province d'origine, mouvements Canada – Etats-Unis – fin

Origin	Commodity	Estimated Revenue	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
Origine	Produits	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif de livraisons
<hr/>					
Alberta	41 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et dérivés	8,507,489	194 034	231 058 184	7,491
	33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	4,836,035	66 662	149 116 820	3,107
	01 Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes	4,073,028	37 988	73 562 917	2,402
	21 Crude Vegetable Products, Inedible – Produits bruts d'origine végétale, non-comestibles	2,858,509	37 971	63 290 598	2,290
	43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	2,807,028	105 422	92 003 847	4,321
	Other Commodities – Autres produits	23,267,378	263 914	345 083 383	18,684
	Origin Total – Total-Origine	46,349,467	705 991	954 115 749	38,295
British Columbia – Colombie-Britannique	33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	21,138,605	862 600	511 064 325	35,498
	33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	5,603,861	110 099	143 932 399	5,560
	23 Crude Wood Materials – Matières de bois brutes	4,593,272	494 264	149 964 890	17,756
	99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	4,146,211	106 221	58 558 603	8,351
	95 Containers and Closures – Conteneurs et fermatures	3,605,452	171 339	55 096 204	9,928
	Other Commodities – Autres produits	23,836,823	531 381	484 915 467	39,316
Origin Total – Total-Origine		62,924,224	2 275 904	1 403 531 888	116,409
Total Canada-U.S. – Canada – Etats-Unis		829,332,048	17 284 506	12 382 300 267	1,509,313

Note: Tonne-kilometre figures exclude Class III data

Nota: Les données sur les tonnes-kilomètres ne comprennent pas celles des transporteurs de catégorie III

As shown in Figure 5.4, northbound movements to Ontario and Quebec from the northeastern U.S. represented 90.0%, or \$191.8 million dollars, in revenues. These provinces received 91.7% of the total 3.3 million tonnes of commodities moved to Canada from the U.S. by Canadian-domiciled Carriers. Furthermore, 1.5 billion tonne-kilometres, or 78.8% of the total 1.8 billion tonne-kilometres, were performed in the movement of these goods to Ontario and Quebec.

Northbound commodities originating in the northern region of the U.S. were shipped predominantly to Ontario in 1987. One hundred and eighty-three million dollars in revenues, or 72.4% of the \$252.8 million total, were earned in the shipment of 3.0 million tonnes, or 83.1% of the total 3.6 million tonnes, to this province.

Quebec, Ontario and Alberta were the main destination provinces for traffic by Canadian-domiciled carriers shipping from the southern region of the U.S. Of the total \$87.3 million in revenues generated, shipments to these three provinces represented 88.5%, or \$77.3 million. With respect to tonnage, northbound shipments from this region by Canadian-domiciled carriers represented 84.5% or 622 516 tonnes to Quebec, Ontario and Alberta. Accordingly, the tonne-kilometres performed by Canadian-domiciled for-hire firms from the southern U.S. were highest to these three provinces – 904.4 million, or 71.8% of the total 1.3 billion.

Commodities shipped northward from the western region of the U.S. had more diversified areas of destination: Quebec, Ontario, Alberta and British Columbia. Traffic bound for these four provinces represented 89.6% of the \$108 million total revenue earned and 90.9% of the total 1.5 million tonnes moved. In the course of their northbound movements in 1987, these carriers performed 1.8 billion tonne-kilometres, or 89.6% of the total 1.5 million tonnes moved from their western origin.

On a national level, as with southbound movements, the top northbound commodity revenue-earner was 'Road Motor Vehicles'. As Figure 5.5 indicates, this commodity represented 17.5% of the annual earnings of \$662 million. The top ten revenue-earners represented 49.2% of total revenues, 53.6% of total tonnage, and 57.5% of total tonne-kilometres. Other important northbound revenue-earning commodities included, in descending order, 'Chemicals and Related Products'; 'Vegetables and Vegetable Products'; 'Fruits and Fruit Preparations'; and 'Machinery not Elsewhere Specified'.

On a provincial level, Figure 5.6 shows a very diverse list of northbound commodities shipped by Canadian-domiciled carriers originating in the northeast region of the U.S. Though no one commodity is predominant in 1987, the top five revenue-earners were comprised of 'Road Motor Vehicles'; 'Chemicals and Related Products'; 'General or Unclassified Freight'; 'Machinery not Elsewhere Specified'; and 'Fruit and Fruit Preparations'. These commodities contributed \$72.5 million in revenues, or 33.9% of the \$213.9 million total, and represented 29.9% of the 3.3 million tonnes moved into Canada. It can be said that the shipments originating in the northeast U.S. were composed of Class V End Products and Class IV Fabricated Materials.

For traffic originating in the northern U.S., 'Road Motor Vehicles' was the commodity most transported in 1987. This product represented 32.6% of the total \$252.8 million in revenues collected that year. The 1.2 million tonnes of this commodity shipped northward were over five times as great as the commodity with the next greatest tonnage, 'Non-Metallic Mineral Basic'. Other top revenue-earners included 'Machinery not Elsewhere Specified'; 'Chemicals and Related Products'; 'Iron, Steel and Alloys'; and 'Non-Metallic Mineral Basic'. The bulk of the consignments shipped to Ontario, the main area of destination for

Comme l'indique la figure 5.4, les mouvements sud-nord à destination de l'Ontario et du Québec et en provenance du nord-est des États-Unis représentaient 90.0% des recettes ou \$191.8 millions. Ces provinces ont reçu 91.7% du nombre total de tonnes de marchandises (3.3 millions) destinées au Canada et acheminées par des transporteurs domiciliés au Canada, et ont représenté 1.5 milliard de tonnes-kilomètres ou 78.8% du nombre total de tonnes-kilomètres (1.8 milliard).

En 1987, les marchandises en direction sud-nord et en provenance du nord des États-Unis étaient acheminées surtout vers l'Ontario. Ces mouvements ont généré \$183 millions ou 72.4% des recettes totales de \$252.8 millions et représenté 3.0 millions de tonnes ou 83.1% du tonnage total de 3.6 millions de tonnes acheminées vers cette province.

Le Québec, l'Ontario et l'Alberta étaient les principaux points de destination des mouvements des transporteurs canadiens à partir du sud des États-Unis. Les livraisons vers ces provinces ont généré \$77.3 millions ou 88.5% des recettes totales de \$87.3 millions. Les livraisons sud-nord des transporteurs canadiens ont représenté 84.5% ou 622 516 tonnes acheminées vers le Québec, l'Ontario et l'Alberta. De même, le nombre de tonnes-kilomètres acheminées par les transporteurs canadiens pour compte d'autrui à partir du sud des États-Unis vers ces trois provinces était le plus élevé: 904.4 millions de tonnes ou 71.8% des 1.3 milliard de tonne.

Les points de destination des marchandises acheminées vers le nord en provenance de l'ouest des États-Unis variaient davantage: Québec, Ontario, Alberta et Colombie-Britannique. Les mouvements ayant ces quatre provinces comme points d'origine ont représenté 89.6% des recettes totales de \$108 millions et 90.9% du nombre total de tonnes transportées (1.5 million). En 1987, ces mouvements sud-nord ont représenté 1.8 milliard de tonnes-kilomètres ou 89.6% du nombre total de tonnes transportées (1.5 million) ayant comme point d'origine l'ouest des États-Unis.

À l'échelle nationale, les "véhicules automobiles routiers" étaient la marchandise la plus payante en direction sud-nord, tout comme c'était le cas pour les mouvements nord-sud. Comme l'indique la figure 5.5, cette marchandise a compté pour 17.5% des recettes annuelles de \$662 millions. Les dix marchandises les plus payantes ont représenté 49.2% des recettes totales, 53.6% du nombre total de tonnes et 57.5% du nombre total de tonnes-kilomètres. Voici, en ordre décroissant, d'autres marchandises payantes: "produits chimiques et dérivés", "légumes et préparations à base de légumes", "fruits et préparations à base de fruits" et "machines non dénommées ailleurs".

Selon la figure 5.6, à l'échelle provinciale, il existe une très grande variété de marchandises acheminées vers le nord par des transporteurs domiciliés au Canada ayant comme point d'origine le nord-est des États-Unis. En 1987, les cinq marchandises les plus payantes, sans qu'aucune ne prédomine, étaient les suivantes: "véhicules automobiles routiers", "produits chimiques et dérivés", "fret ordinaire ou non classé", "machines non dénommées ailleurs" et "fruits et préparations à base de fruits". Ces marchandises ont généré des recettes de \$72.5 millions ou 33.9% des recettes totales de \$213.9 millions, et représenté 29.9% des 3.3 millions de tonnes transportées vers le Canada. On peut dire que les livraisons provenant du nord-est des États-Unis se composaient de produits de catégorie V (produits finals) et de catégorie IV (demi-produits).

En 1987, les "véhicules automobiles routiers" étaient la marchandise la plus transportée à partir du nord des États-Unis. Ce produit a représenté 32.6% des recettes totales de \$252.8 millions générées cette année-là. Le nombre de tonnes de "véhicules automobiles routiers", déplacées vers le nord était plus de cinq fois supérieur à celui de la deuxième marchandise en terme de tonnage, soit les "produits minéraux non métalliques de base". Les marchandises payantes comprennent notamment les suivantes: "machines non dénommées ailleurs", "produits chimiques et dérivés", "fer, acier et alliages" et "produits minéraux non métalliques de

Figure 5.4

For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage, and Tonne-kilometres for the Northbound Movements of Goods from U.S. Region of Origin to Province/Territory of Destination, Canada-U.S. Movements

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements sud-nord de marchandises du point d'origine américain à la province/territoire de destination, mouvements Canada – Etats-Unis

U.S. Region Origin	Destination	Estimated Revenue	Estimated Tonnage kilometres	Estimated Tonne-	Estimated Shipments	Average Distance
Origine Région des Etats-Unis		Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	Nombre estimatif de livraisons	Distance moyenne
						Km
Northeast – Nord-est	Newfoundland – Terre-Neuve	2,630,693	24 500	46 934 061	1,658	1 884
	Prince Edward Island – ile-du-Prince-Edouard	365,807	1 207	3 147 384	996	4 066
	Nova Scotia – Nouvelle-Ecosse	4,571,571	43 333	45 770 212	11,692	1 271
	New Brunswick – Nouveau Brunswick	5,951,295	155 306	83 290 166	13,976	581
	Quebec – Québec	61,450,192	1 050 847	537 483 936	200,692	620
	Ontario	130,312,677	1 989 801	911 690 984	378,288	440
	Manitoba	1,650,660	10 340	25 318 425	3,222	2 378
	Saskatchewan	1,334,297	6 375	19 697 443	1,541	3 095
	Alberta	3,003,473	8 500	33 785 128	5,252	3 875
	British Columbia – Colombie-Britannique	2,613,557	27 172	131 787 685	4,588	4 748
	Yukon	212	1	1 134	2	5 332
Origin Total – Total-Origine	Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	2,474	1	6 525	23	4 505
		213,886,908	3 317 383	1 838 913 083	621,930	
North – Nord	Newfoundland – Terre-Neuve	811,058	2 979	11 623 846	902	3 582
	Prince Edward Island – ile-du-Prince-Edouard	256,040	605	1 330 051	90	2 228
	Nova Scotia – Nouvelle-Ecosse	1,574,706	10 376	26 858 198	1,427	2 542
	New Brunswick – Nouveau Brunswick	1,250,136	8 171	16 328 129	730	2 035
	Quebec – Québec	26,659,125	226 116	307 477 995	35,255	1 308
	Ontario	182,952,970	2 972 106	1 863 977 459	459,675	663
	Manitoba	13,708,120	183 489	135 900 976	25,683	921
	Saskatchewan	6,896,537	62 911	104 233 085	10,893	1 614
	Alberta	13,692,251	79 025	205 506 278	17,629	2 622
	British Columbia – Colombie-Britannique	4,783,376	29 677	97 262 198	6,841	3 257
	Yukon	50,847	1	5 096	335	3 974
Origin Total – Total-Origine	Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	214,513	921	3 110 838	84	3 494
		252,849,679	3 576 377	2 773 614 149	559,544	
South – Sud	Newfoundland – Terre-Neuve	302,593	2 460	7 876 088	160	3 273
	Nova Scotia – Nouvelle-Ecosse	2,766,480	14 761	41 366 980	996	2 792
	New Brunswick – Nouveau Brunswick	945,649	4 626	10 625 720	698	2 358
	Quebec – Québec	19,259,302	167 142	291 229 420	19,179	1 826
	Ontario	47,344,262	455 374	613 157 180	53,131	1 312
	Manitoba	3,268,128	24 493	57 512 652	3,283	2 278
	Saskatchewan	1,273,427	8 593	26 385 626	729	3 008
	Alberta	10,694,126	51 478	180 106 274	7,303	3 519
	British Columbia – Colombie-Britannique	1,164,096	6 816	27 045 181	858	4 069
	Yukon	296,468	1 011	3 877 784	51	3 836
Origin Total – Total-Origine		87,314,531	736 754	1 259 182 905	86,388	
West – Ouest	Newfoundland – Terre-Neuve	11,696	13	78 664	23	6 193
	Prince Edward Island – ile-du-Prince-Edouard	5 018	10	47 506	3	5 134
	Nova Scotia – Nouvelle-Ecosse	50,321	97	558 708	60	5 528
	New Brunswick – Nouveau Brunswick	311,245	1 014	5 460 471	83	5 403
	Quebec – Québec	10,548,811	75 976	354 420 565	8,036	4 494
	Ontario	22,687,155	116 657	418 730 107	20,493	3 970
	Manitoba	6,493,440	67 918	126 628 959	4,292	2 259
	Saskatchewan	2,650,995	30 875	45 464 317	2,928	1 563
	Alberta	21,456,216	208 972	348 472 847	22,845	1 435
	British Columbia – Colombie-Britannique	42,095,464	945 653	679 781 609	73,992	723
	Yukon	1,640,921	34 620	39 654 964	2,217	1 517
Origin Total – Total-Origine	Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	87	1	618	2	2 086
		107,951,369	1 481 806	2 019 299 335	134,974	
Total Canada-U.S. – Canada – Etats-Unis		662,002,485	9 112 320	7 891 009 471	1,402,834	

Note: Distance and tonne-kilometre information exclude Class III data

Nota: données sur la distance et les tonnes-kilomètres ne comprennent pas celles des transporteurs de catégorie III

Figure 5.5

For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage, and Tonne-kilometres for the Northbound Movements of the Top Ten Commodities, Canada-U.S. Movements

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements sud-nord des dix marchandises les plus payantes, mouvements Canada – Etats-Unis

	Commodity	Estimated Revenue	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
	Produits	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif de livraisons
58	Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	115,964,969	1 582 205	893 467 859	375,595
42	Chemicals and Related Products – Produits chimiques et dérivés	38,250,606	403 441	375 207 393	71,361
09	Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes	35,029,323	417 632	866 974 946	20,153
07	Fruits and Fruit Preparations – Fruits et préparations à base de fruits	30,214,524	392 397	578 924 807	21,956
50	Machinery Not Elsewhere Specified – Machines non dénommées ailleurs	29,574,323	200 770	197 711 799	75,578
44	Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	26,326,855	430 478	366 496 017	46,939
47	Non-Metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	25,299,105	472 979	427 132 285	34,411
99	General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	22,008,403	381 875	281 645 559	39,085
46	Metal Fabricated Materials – Demi-produits en métal de base	21,374,629	144 363	128 903 761	71,558
33	Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	16,547,688	454 714	416 997 321	26,277
	Other Commodities – Autres marchandises	301,412,063	4 231 466	3 357 547 721	619,918
	Total Canada-U.S. – Canada – Etats-Unis	662,002,488	9 112 320	7 891 009 468	1,402,831

Note: Tonne-kilometre figures exclude Class III data.

Nota: Les données sur les tonnes-kilomètres ne comprennent pas celles des transporteurs de catégorie III.

Figure 5.6

For-hire Trucking, 1987: Estimated Transport Revenues, Tonnage, and Tonne-kilometres for the Northbound Movements of the Top Five Commodities from U.S. Region of Origin, Canada-U.S. Movements

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonne-kilomètres des mouvements sud-nord des cinq marchandises les plus payantes, selon le point d'origine américain, mouvements Canada – Etats-Unis

Origin	Commodity	Estimated Revenue	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
Origine	Produits	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif de livraisons
Northeast – Nord-est	58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	25,158,362	296 616	118 212 471	133,312
	42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et dérivés	16,096,337	186 148	120 049 570	36,560
	99 General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	14,649,495	300 107	200 788 710	27,275
	50 Machinery Not Elsewhere Specified – Machines non dénommés ailleurs	8,589,090	51 709	33 969 571	33,381
	07 Fruits and Fruit Preparations – Fruits et préparations à base de fruits	8,018,082	157 086	124 605 483	9,057
	Other Commodities – Autres produits	141,375,540	2 325 641	1 241 287 276	382,345
Origin Total – Total-Origine		213,886,906	3 317 307	1 838 913 081	621,930
North – Nord	58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	82,469,991	1 220 006	694 525 036	226,034
	50 Machinery Not Elsewhere Specified – Machines non dénommés ailleurs	12,349,060	72 949	82 538 374	29,355
	42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et dérivés	11,783,598	126 545	109 288 801	24,023
	44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	10,572,320	195 776	144 868 196	19,450
	47 Non-Metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métallique de base	10,260,999	232 759	194 934 085	14,230
	Other Commodities – Autres produits	125,413,711	1 728 349	1 547 459 656	246,451
Origin Total – Total-Origine		252,849,679	3 576 384	2 773 614 148	559,543
South – Sud	42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et dérivés	7,453,615	62 559	112 862 313	5,691
	58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	6,589,522	46 379	55 424 460	10,411
	07 Fruits and Fruit Preparations – Fruits et préparations à base de fruits	5,837,870	59 823	119 577 965	3,121
	50 Machinery Not Elsewhere Specified – Machines non dénommés ailleurs	4,686,065	29 525	46 080 979	5,562
	09 Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes	4,473,591	43 118	90 248 737	2,171
	Other Commodities – Autres produits	58,273,867	495 353	834 988 448	59,430
Origin Total – Total-Origine		87,314,530	736 757	1 259 182 902	86,386
West – Ouest	09 Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes	22,838,178	249 374	629 998 203	11,181
	07 Fruits and Fruit Preparations – Fruits et préparations à base de fruits	11,953,787	106 193	259 713 979	6,095
	33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	6,304,115	148 462	151 997 637	7,313
	14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires	5,336,359	44 701	92 311 404	3,570
	95 Containers and Closures – Conteneurs et fermatures	4,704,929	197 474	61 734 273	10,940
	Other Commodities – Autres produits	56,814,001	735 602	823 543 842	95,875
Origin Total – Total-Origine		107,951,369	1 481 806	2 019 299 338	134,974
Total Canada-U.S. – Canada – Etats-Unis		662,002,484	9 112 334	7 891 009 469	1,402,833

Note: Tonne-kilometre figures exclude Class III data

Nota: Les données sur les tonnes-kilomètres ne comprennent pas celles des transporteurs de catégorie III

Canadian-domiciled carriers originating in the northern U.S., was composed of 'Road Motor Vehicles' and the aforementioned top revenue-earners.

A varied collection of commodities originating in the southern U.S. was shipped northward in 1987. The top ten revenue-earners represented \$24.1 million, or 27.5% of the \$87.3 million in revenue accumulated in 1987. Further, these commodities weighed 222 316 tonnes, 30.2% of the total 736 757 tonnes. As these trucking firms shipped mainly to Quebec, Ontario and Alberta, it can be concluded that these movements contained these top revenue-earners: 'Non-Metallic Mineral Basic'; 'Special Industry Machinery'; 'Paper and Paperboard'; 'Metal Fabricated Basic Products'; and 'Textile Fabricated Material'.

'Vegetables and Vegetable Preparations'; 'Fruits and Fruit Preparations'; 'Wood Fabricated Materials'; 'Other Foods, Food Materials'; and 'Containers and Closures' made up part of the diverse list of northbound commodities carried by Canadian-domiciled carriers originating in the western U.S. in 1987. These top revenue-earners brought in \$51.1 million or 47.3% of the total \$108 million in revenues collected by these firms in 1987. The tonnage of these commodities was 50.4% of the total 1.5 million tonnes carried into Canada. As the traffic was destined mainly for Quebec, Ontario, Alberta and British Columbia, it can be concluded that half of the shipments were composed of the top-five revenue-earners.

A COMPARATIVE ANALYSIS ON U.S. MARKET PENETRATION BY CANADIAN CARRIERS AND THE MODAL INTERDEPENDENCE WITH U.S. CARRIERS

Introduction

In this section, trucking activities of Canadian-domiciled carriers are examined in terms of the comparative importance of direct versus interline operations for freight transported to and from the United States. The analysis also looks at the interdependence of Canadian-domiciled and American-domiciled carriers for commodity interlining, based on an analysis of the operating revenues generated on interline shipments. In addition, this section examines the U.S. market penetration by Canadian carriers, using information on the average distance haul of freight shipments. Please note that the interlining activity may take place between a Canadian-domiciled carrier and its US-domiciled subsidiary.

In Figure 5.7, data are presented for 'southbound' freight movements into the United States during 1987, by province or territory of origin. Figure 5.8 provides similar information for U.S. goods transported 'northbound' into Canada, by province or territory of destination. The key variables presented are the revenues generated, tonnes transported, tonne-kilometres performed and average shipment distance, delineated in terms of Canadian and American carrier activity.

The data presented in Figures 5.7 and 5.8 reveal notable differences in the structure of revenue and distance components for freight shipped southbound versus northbound in 1987. Moreover, the divergence in the distribution of revenues and distance factors for direct and interline freight traffic varied considerably from province to province. In the following analysis, this information is examined for the provinces of Ontario, Quebec and British Columbia, which registered the highest level of international trucking activity during 1987.

base". Le gros des livraisons expédiées en Ontario, le principal point de destination des transporteurs canadiens ayant comme point d'origine le nord des États-Unis, se composait de "véhicules automobiles routiers" et des marchandises payantes susmentionnées.

En 1987, une variété de marchandises en provenance du sud des États-Unis ont été expédiées vers le nord. Les dix marchandises les plus payantes ont représenté \$24.1 millions ou 27.5% des recettes de \$87.3 millions accumulées en 1987. De plus, ces marchandises pesaient 222 316 tonnes, soit 30.2% du tonnage total de 736 757 tonnes. Comme ces livraisons étaient acheminées principalement vers le Québec, l'Ontario et l'Alberta, on peut en conclure qu'elles contenaient les marchandises les plus payantes, notamment: "produits minéraux non métalliques de base", "machines industrielles spéciales", "papier et carton", "demi-produits en métal de base" et "demi-produits en textiles".

En 1987, les "légumes et préparations à base de légumes", les "fruits et préparations à base de fruits", les "demi-produits en bois", les "autres aliments, ingrédients alimentaires" et les "contenants et fermetures" faisaient partie de la variété de marchandises en direction sud-nord transportées par les entreprises domiciliées au Canada et ayant comme point d'origine l'ouest des États-Unis. Ces marchandises payantes ont généré \$51.1 millions ou 47.3% des recettes totales de \$108 millions accumulées par ces entreprises en 1987. Le nombre de tonnes de ces marchandises transportées par les entreprises de camionnage a représenté 50.4% du nombre total de tonnes (1.5 million) transportées vers le Canada. Comme les livraisons étaient acheminées principalement vers le Québec, l'Ontario, l'Alberta et la Colombie-Britannique, on peut en conclure que 50.0% des livraisons se composait des cinq marchandises les plus payantes.

UNE ANALYSE COMPARATIVE DES ACTIVITÉS DES TRANSPORTEURS CANADIENS SUR LE MARCHÉ AMÉRICAIN ET DE L'INTERACTION AVEC LES TRANSPORTEURS AMÉRICAINS

Introduction

Dans cette partie, on examine les activités de camionnage des transporteurs domiciliés au Canada en termes de l'importance comparée des mouvements directs et des mouvements de transfert, pour les marchandises en provenance et à destination des États-Unis. On étudie également l'interaction des transporteurs domiciliés au Canada et de ceux domiciliés aux États-Unis en terme du transfert des marchandises, en se fondant sur une analyse des recettes d'exploitation provenant de ces liaisons intertransporteurs. En outre, on examine les activités des transporteurs canadiens sur le marché américain, en se servant des données sur les distances moyennes des expéditions de marchandises. A noter que les transferts peuvent survenir entre un transporteur domicilié au Canada et sa filiale domiciliée aux États-Unis.

La figure 5.7 présente des données sur les mouvements "nord-sud" de marchandises à destination des États-Unis en 1987, selon la province d'origine. La figure 5.8 fournit des données semblables sur les mouvements "sud-nord" de produits américains à destination du Canada, selon la province de destination. Les principales variables sont les recettes, le nombre de tonnes transportées, le nombre de tonnes-kilomètres et la distance moyenne des livraisons, selon les activités des transporteurs canadiens et des transporteurs américains.

Les figures 5.7 et 5.8 font ressortir des différences marquées dans la structure des composantes des recettes et de la distance, en termes des marchandises acheminées vers le sud et vers le nord en 1987. De plus, l'écart dans la distribution des recettes et des distances des mouvements directs et des transferts de marchandises variait considérablement d'une province à l'autre. Dans la partie suivante, on analysera ces données dans les provinces de l'Ontario, du Québec et de la Colombie-Britannique, provinces qui ont enregistré le plus haut niveau d'activités internationales de camionnage en 1987.

Figure 5.7

For-hire Trucking, 1987: Estimated Shares of Canadian and American Carriers for Southbound Traffic by Province of Origin, Canada-U.S. Movements

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: estimations des mouvements nord-sud des transporteurs canadiens et des transporteurs américains, selon la province d'origine, mouvements Canada - Etats-Unis

Origin Origine	Revenue Recettes	Tonnes	Tonne- Kilometres Tonnes- Kilometres	Average Distance per Shipment Distance moyenne par livraison
				Km.
Newfoundland - Terre-Neuve				
Direct Shipment - Livraison Directe	9,229,885	72 161	151 796 787	2,098
Interline Shipment - Livraison par Transfert	13,613	30	84 651	2,727
Canadian Carrier - Transporteur Canadien	4,797	30	35 690	1,213
American Carrier - Transporteur Américain	8,816	30	48 961	1,514
Prince Edward Island - île-du-Prince-Edouard				
Direct Shipment - Livraison Directe	4,047,440	59 635	388 860 842	6,105
Interline Shipment - Livraison par Transfert	251	1	501	2,103
Canadian Carrier - Transporteur Canadien	251	1	501	2,103
American Carrier - Transporteur Américain	--	1	--	--
Nova Scotia - Nouvelle-Ecosse				
Direct Shipment - Livraison Directe	8,199,247	72 929	138 110 268	1,855
Interline Shipment - Livraison par Transfert	771,290	3 057	13 121 576	3,115
Canadian Carrier - Transporteur Canadien	273,979	3 057	3 364 737	927
American Carrier - Transporteur Américain	497,311	3 057	9 756 839	2,188
New Brunswick - Nouveau-Brunswick				
Direct Shipment - Livraison Directe	43,344,356	1 013 431	736 991 892	819
Interline Shipment - Livraison par Transfert	485,868	4 921	18 184 849	2,590
Canadian Carrier - Transporteur Canadien	298,343	4 921	11 743 239	1,181
American Carrier - Transporteur Américain	187,525	4 921	6 441 610	1,409
Quebec - Québec				
Direct Shipment - Livraison Directe	179,507,397	3 417 359	2 743 833 319	906
Interline Shipment - Livraison par Transfert	25,636,371	215 638	361 517 856	1 684
Canadian Carrier - Transporteur Canadien	9,312,292	215 638	94 440 739	452
American Carrier - Transporteur Américain	16,324,079	215 638	267 077 117	1 232
Ontario - Ontario				
Direct Shipment - Livraison Directe	418,312,074	8 776 136	5 039 643 529	553
Interline Shipment - Livraison par Transfert	34,355,355	164 750	196 252 544	1 195
Canadian Carrier - Transporteur Canadien	16,282,415	164 750	91 146 563	449
American Carrier - Transporteur Américain	18,072,940	164 750	105 105 981	746
Manitoba - Manitoba				
Direct Shipment - Livraison Directe	21,614,744	359 829	337 503 183	1 136
Interline Shipment - Livraison par Transfert	2,956,258	13 096	22 986 947	1 736
Canadian Carrier - Transporteur Canadien	1,786,500	13 096	16 661 181	753
American Carrier - Transporteur Américain	1,169,758	13 096	6 325 766	983

Figure 5.7

For-hire Trucking, 1987: Estimated Shares of Canadian and American Carriers for Southbound Traffic by Province of Origin, Canada-U.S. Movements – Concluded

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: estimations des mouvements nord-sud des transporteurs canadiens et des transporteurs américains, selon la province d'origine, mouvements Canada – Etats-Unis – fin

Origin	Revenue		Tonne-Kilometres	Average Distance per Shipment
Origine	Recettes	Tonnes	Tonnes-Kilomètres	Distance moyenne par livraison
				Km.
Saskatchewan – Saskatchewan				
Direct Shipment – Livraison Directe	17,809,682	364 462	387 106 819	1 299
Interline Shipment – Livraison par Transfert	881,142	2 067	4 703 100	2 100
Canadian Carrier – Transporteur Canadien	491,555	2 067	2 374 331	1 149
American Carrier – Transporteur Américain	389,587	2 067	2 328 769	951
Alberta – Alberta				
Direct Shipment – Livraison Directe	45,612,119	702 888	948 035 475	1 695
Interline Shipment – Livraison par Transfert	8,177,919	13 176	40 885 816	3 033
Canadian Carrier – Transporteur Canadien	3,038,297	13 176	11 998 297	786
American Carrier – Transporteur Américain	5,139,622	13 176	28 887 519	2 247
British Columbia – Colombie-Britannique				
Direct Shipment – Livraison Directe	62,454,029	2 273 328	1 402 524 572	787
Interline Shipment – Livraison par Transfert	3,699,879	15 281	29 011 347	2 198
Canadian Carrier – Transporteur Canadien	1,673,627	15 281	11 840 827	825
American Carrier – Transporteur Américain	2,026,252	15 281	17 170 520	1 373
Yukon – Yukon				
Direct Shipment – Livraison Directe	...	...	...	...
Interline Shipment – Livraison par Transfert	10,582	6	18 571	3 021
Canadian Carrier – Transporteur Canadien	9,324	6	16 352	2 660
American Carrier – Transporteur Américain	1,258	6	2 219	361
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest				
Direct Shipment – Livraison Directe	...	...	...	...
Interline Shipment – Livraison par Transfert	5,063	5	15 452	2 603
Canadian Carrier – Transporteur Canadien	3,411	5	9 824	1 325
American Carrier – Transporteur Américain	1,652	5	5 628	1 278
Total	964,118,155	18 408 242	13 647 973 106	...

Note: Distance and tonne-kilometre information exclude Class III data.

Nota: Les données sur la distance et les tonnes-kilomètres ne comprennent pas celles des transporteurs de catégorie III

Figure 5.8

For-hire Trucking, 1987: Estimated Shares of Canadian and American Carriers for Northbound Traffic by Province of Destination, Canada-U.S. Movements

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: estimations des mouvements sud-nord des transporteurs canadiens et des transporteurs américains, selon la province des destination, mouvements Canada - États-Unis

Destination	Revenue	Tonnes	Tonne-Kilometres	Average Distance per Shipment
	Recettes		Tonnes-Kilometres	Distance moyenne par livraison
				Km.
Newfoundland - Terre-Neuve				
Direct Shipment - Livraison Directe	3,678,774	29 897	66 368 453	2 560
Interline Shipment - Livraison par Transfert	1,199,142	2 112	6 248 090	3 131
Canadian Carrier - Transporteur Canadien	806,142	2 112	3 743 854	2 028
American Carrier - Transporteur Américain	393,000	2 112	2 504 236	1 109
Prince Edward Island - Ile-du-Prince-Edouard				
Direct Shipment - Livraison Directe	577,926	1 564	3 396 129	3 698
Interline Shipment - Livraison par Transfert	698,874	557	3 311 723	5 825
Canadian Carrier - Transporteur Canadien	116,882	557	1 191 196	1 872
American Carrier - Transporteur Américain	581,992	557	2 120 527	3 953
Nova Scotia - Nouvelle-Ecosse				
Direct Shipment - Livraison Directe	7,359,459	61 991	107 201 622	1 725
Interline Shipment - Livraison par Transfert	4,715,962	8 962	19 607 885	2 808
Canadian Carrier - Transporteur Canadien	1,998,500	8 962	9 769 814	1 113
American Carrier - Transporteur Américain	2,717,462	8 962	9 838 071	1 695
New Brunswick - Nouveau-Brunswick				
Direct Shipment - Livraison Directe	7,594,640	165 984	113 526 004	393
Interline Shipment - Livraison par Transfert	2,447,562	3 263	6 834 569	2 109
Canadian Carrier - Transporteur Canadien	965,617	3 263	1 787 108	508
American Carrier - Transporteur Américain	1,481,945	3 263	5 047 461	1 601
Quebec - Quebec				
Direct Shipment - Livraison Directe	106,635,572	1 460 962	1 450 648 609	942
Interline Shipment - Livraison par Transfert	30,428,274	126 655	188 437 339	1 610
Canadian Carrier - Transporteur Canadien	11,993,043	126 655	57 351 540	562
American Carrier - Transporteur Américain	18,435,231	126 655	131 085 799	1 048
Ontario - Ontario				
Direct Shipment - Livraison Directe	354,446,117	5 405 027	3 751 113 041	712
Interline Shipment - Livraison par Transfert	79,476,568	176 416	184 449 775	1 058
Canadian Carrier - Transporteur Canadien	37,797,636	176 416	78 452 129	422
American Carrier - Transporteur Américain	41,678,932	176 416	105 997 646	636
Manitoba - Manitoba				
Direct Shipment - Livraison Directe	23,552,293	277 431	335 420 371	1 446
Interline Shipment - Livraison par Transfert	4,552,677	13 965	26 907 583	1 975
Canadian Carrier - Transporteur Canadien	2,370,011	13 965	14 780 115	1 124
American Carrier - Transporteur Américain	2,182,666	13 965	12 127 468	751

Figure 5.8

For-hire Trucking, 1987: Estimated Shares of Canadian and American Carriers for Northbound Traffic by Province of Destination, Canada-U.S. Movements – Concluded

Camionnage pour compte d'autrui, 1987: estimations des mouvements sud-nord des transporteurs canadiens et des transporteurs américains, selon la province des destination, mouvements Canada – Etats-Unis – fin

Destination	Revenue	Tonnes	Tonne- Kilometres	Average Distance per Shipment
	Recettes		Tonnes- Kilomètres	Distance moyenne par livraison
Km.				
Saskatchewan – Saskatchewan				
Direct Shipment – Livraison Directe	11,017,755	105 843	191 432 676	1 999
Interline Shipment – Livraison par Transfert	6,276,479	9 296	23 289 084	2 382
Canadian Carrier – Transporteur Canadien	2,874,993	9 296	11 544 929	1 093
American Carrier – Transporteur Américain	3,401,486	9 296	11 744 155	1 289
Alberta – Alberta				
Direct Shipment – Livraison Directe	46,146,907	341 242	752 844 680	2 538
Interline Shipment – Livraison par Transfert	23,685,439	34 946	89 185 295	2 828
Canadian Carrier – Transporteur Canadien	8,387,569	34 946	35 527 710	896
American Carrier – Transporteur Américain	15,297,870	34 946	53 657 585	1 932
British Columbia – Colombie-Britannique				
Direct Shipment – Livraison Directe	48,354,601	1 001 799	927 468 703	1 205
Interline Shipment – Livraison par Transfert	12,669,406	16 555	45 025 875	2 981
Canadian Carrier – Transporteur Canadien	4,734,728	16 555	15 010 498	884
American Carrier – Transporteur Américain	7,934,678	16 555	30 015 377	2 097
Yukon – Yukon				
Direct Shipment – Livraison Directe	1,640,765	34 620	39 654 470	1 518
Interline Shipment – Livraison par Transfert	68,178	9	34 142	4 390
Canadian Carrier – Transporteur Canadien	56,839	9	19 875	3 791
American Carrier – Transporteur Américain	11,339	9	14 267	599
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest				
Direct Shipment – Livraison Directe	215,912	921	3 112 094	3 719
Interline Shipment – Livraison par Transfert	235,254	325	1 634 779	3 550
Canadian Carrier – Transporteur Canadien	128,978	325	914 318	2 005
American Carrier – Transporteur Américain	106,276	325	720 461	1 545
Total	944,128,351	10 066 464	8 932 119 130	

Note: Distance and tonne-kilometre information exclude Class III data.

Nota: Les données sur la distance et les tonnes-kilomètres ne comprennent pas celles des transporteurs de catégorie III

Freight Traffic Originating from Canada (southbound traffic)

Total revenues earned on southbound movements amounted to \$964.1 million. Total tonnes transported were approximately 18 million, with associated tonne-kilometres of 13 648 million, and 1.7 million shipments.

Freight Shipments Originating in Ontario

Total revenues generated from the transportation of goods southbound, from Ontario to the United States, totalled \$452.7 million in 1987. Freight interline shipments accounted for 7.6% of this total, at \$34.5 million. Although these revenues were substantially lower than those derived from direct shipment activities, Figure 5.7 shows that interlining revenues were fairly equitably distributed between Canadian and U.S. carriers, at about 47.0% and 53.0%, respectively.

A look at average distance hauls for freight transported from Ontario, however, reveals that interlined shipments generally travelled farther south than did those shipped directly to their U.S. destination. Indeed, at 1 195 kilometres, the average distance of interlined freight was more than twice that of direct shipments. Canadian carriers, however, transported these interlining cargoes only 449 kilometres, on average, compared to 746 kilometres for U.S. carriers, suggesting a fairly modest U.S. market penetration for freight originating from Ontario. Moreover, as can also be noted in Figure 5.7, Canadian carriers transported interlining freight 18.8% less kilometres, on average, than they did direct shipments.

Freight Shipments Originating in Quebec

Southbound shipments of freight originating in Quebec generated \$205.1 million in 1987. Of this total, \$25.6 million, or 12.5%, consisted of revenues generated from the carriage of freight interlined. Canadian-domiciled carriers accounted for 36.3% of total interlining revenues, at \$9.3 million, while American carriers accounted for 63.7%, or \$16.3 million. Unlike the figures for freight originating in Ontario, these figures suggest that the interdependence of Canadian carriers on U.S. carriers with respect to interline shipments was significant. However, as was also noted for Ontario shipments, interline shipments originating in Quebec characteristically travelled almost twice as far as direct shipments. U.S. carriers, however, transported interline freight almost three times farther than did Canadian-domiciled carriers, on average. This observation suggests that Canadian penetration into U.S. markets was low. If Canadian direct shipments are compared with the Canadian leg of the interline shipments, it is noted that the average interline shipment, at 452 kilometres, was half the distance of a direct shipment. This observation concurs with the previous observation that Canadian carriers averaged relatively small trip lengths when transporting freight from Quebec to U.S. carriers, signalling great dependence by Canadian-domiciled carriers on U.S. carriers, for commodity interlining operations.

Freight Shipments Originating in British Columbia

Revenues generated from southbound movements for freight originating in British Columbia reached \$66.2 million in 1987, 5.4%, or \$3.7 million, of which represented revenues generated from the carriage of interlining shipments. Canadian-domiciled

Livraisons de marchandises en provenance du Canada (mouvements nord-sud)

Les recettes totales obtenues des mouvements nord-sud se sont chiffrées à \$964,1 millions. Le tonnage transporté a représenté 18 millions, le nombre de tonnes-kilomètres se chiffrant à 13 648 millions, et le nombre de livraisons à 1,7 million.

Livraisons de marchandises en provenance de l'Ontario

Les recettes totales du transport de marchandises vers le sud, de l'Ontario aux États-Unis, se sont chiffrées à \$452,7 millions en 1987. Les transferts sont intervenus pour 7,6% du total, soit \$34,5 millions. Bien que ces recettes soient considérablement moins élevées que celles des livraisons directes, la figure 5.7 montre que les recettes des transferts ont été assez équitablement distribuées entre les transporteurs canadiens et les transporteurs américains, à environ 47,0% et 53,0% respectivement.

Si l'on examine les distances moyennes des livraisons de marchandises en provenance de l'Ontario, on constate cependant que les livraisons intertransporteurs ont généralement été acheminées plus au sud que celles acheminées directement à leur point de destination américain. En effet, la distance moyenne d'une livraison intertransporteurs, établie à 1,195 kilomètres, était plus de deux fois supérieure à celle des livraisons directes. La distance moyenne des livraisons intertransporteurs effectuées par les transporteurs canadiens n'a été que de 449 kilomètres, comparativement à 746 kilomètres pour les transporteurs américains, ce qui semble indiquer que la pénétration du marché américain par les transporteurs de marchandises en provenance de l'Ontario était relativement faible. De plus, selon la figure 5.7, les transporteurs canadiens ont parcouru en moyenne moins de kilomètres (moins 18,8%) pour les livraisons intertransporteurs que pour les livraisons directes.

Livraisons de marchandises en provenance du Québec

Les livraisons nord-sud de marchandises en provenance du Québec ont généré \$205,1 millions en 1987. De ce total, \$25,6 millions ou 12,5% provenaient de livraisons intertransporteurs. Les transporteurs domiciliés au Canada ont représenté 36,3% des recettes totales de transferts (\$9,3 millions), tandis que les transporteurs américains ont compté pour 63,7% ou \$16,3 millions. Ces chiffres semblent indiquer, contrairement aux données sur les marchandises en provenance de l'Ontario, que les transporteurs canadiens comptent fortement sur les transporteurs américains en ce qui concerne les transferts. Cependant, comme on a pu le constater pour les livraisons de l'Ontario, les livraisons intertransporteurs en provenance du Québec ont toujours été effectuées sur des distances presque deux fois plus longues que celles des livraisons directes. En ce qui concerne les livraisons intertransporteurs, les transporteurs américains ont cependant parcouru des distances presque trois fois plus longues que les transporteurs canadiens, en moyenne. Cette observation semble indiquer que la pénétration du marché américain par les transporteurs canadiens était faible. Si l'on compare les livraisons directes canadiennes et la portion canadienne des livraisons intertransporteurs, on constate que la distance moyenne d'une livraison intertransporteurs (452 kilomètres) n'est en moyenne que la moitié d'une livraison directe. Selon cette observation et l'observation précédente, les transporteurs canadiens ont parcouru en moyenne des distances relativement courtes pour transporter des marchandises du Québec vers les transporteurs américains, ce qui indique que les transporteurs canadiens comptent fortement sur les transporteurs américains pour les transferts de marchandises.

Livraisons de marchandises en provenance de la Colombie-Britannique

Les recettes générées par les mouvements nord-sud de marchandises en provenance de la Colombie-Britannique se sont chiffrées à \$66,2 millions en 1987, dont 5,4% ou \$3,7 millions provenaient des livraisons intertransporteurs. Les transporteurs

carriers accounted for 45.2%, or \$1.7 million, of this interline shipment revenue total, while U.S. carriers generated 54.8%, or \$2 million. These figures indicate that the interdependence existing between Canadian and U.S. carriers with respect to interline shipments was, as was the case for Ontario, reasonably equitable. The average distance per interline shipment originating in British Columbia was almost three times as long as direct shipments. U.S. carriers, on average, transported interlining freight about two-thirds farther than did Canadian-domiciled carriers. This suggests that the relative penetration of Canadian-domiciled carriers into the U.S. market, for interlining freight, was minimal. In comparing the average direct shipment haul length to the Canadian portion of a typical interline movement, it can be noted that, unlike Quebec shipments, the average distance was similar in both instances. This indicates that, as was also previously noted for freight originating in Ontario, Canadian carrier U.S. market penetration did not diverge significantly, whether they transported interline or direct freight shipments.

Freight Traffic Originating in the U.S. (northbound traffic)

Revenues earned on northbound traffic amounted to \$944.1 million, with associated tonnes of 9.7 million. Tonnes-kilometres performed reached 8 932.1 million, and 1.9 million shipments were transported.

Freight Shipments Destined for Ontario

As can be seen in Table 5.8, revenues generated from the transportation of freight from the United States, northbound to Ontario, totalled \$433.9 million in 1987. About 18.3% of this total, or \$79.5 million, represented revenues from the carriage of freight which involved interlining. Of this interline total, 47.6%, or \$37.8 million, was generated by Canadian carriers, while U.S. carriers accounted for 52.4%, at \$41.7 million. These figures indicate that, as in the case of southbound movements of freight originating in Ontario, the interdependence existing between Canadian and U.S. carriers with respect to interline shipments was reasonably equitable. On average, carriage distance per interline shipment was about 1 058 kilometres, or almost 50.0% longer than by direct shipment. In turn, U.S. carriers transported this interline freight 50.7% farther than their Canadian counterparts, on average, indicating that American and Canadian carriers interlined Ontario-bound freight relatively close to the Canada-U.S. border. Indeed, Canadian carriers travelled 68.2% farther when transporting goods directly from U.S. points to Ontario than they did when they interlined freight into the province.

Freight Shipments Destined for Quebec

Revenues generated from northbound shipments of freight destined for Quebec reached \$137.1 million in 1987, 22.2% or \$30.4 million of which were revenues from interline shipments. Of this interline revenue total, Canadian-domiciled carriers accounted for 39.2%, or \$12 million, while U.S. carriers accounted for 60.8%, or \$18.4 million. It can be concluded, therefore, that Canadian-domiciled carrier dependence on U.S. carriers was high during 1987.

domiciliés au Canada ont représenté \$1.7 million ou 45.2% des recettes totales des livraisons intertransporteurs, alors que les transporteurs américains ont produit 54.8% ou \$2 millions à ce titre. Cès chiffres indiquent que l'interdépendance des transporteurs canadiens et des transporteurs américains, en ce qui concerne les livraisons intertransporteurs, était, comme c'était le cas pour l'Ontario, raisonnablement répartie. La distance moyenne d'une livraison intertransporteurs en provenance de la Colombie-Britannique était presque trois fois supérieure à celle d'une livraison directe. En moyenne, les transporteurs américains ont effectué des livraisons intertransporteurs sur des distances dépassant de 66.0% celles des transporteurs domiciliés au Canada. Cela semble indiquer que la pénétration relative du marché américain par les transporteurs canadiens, en ce qui concerne les livraisons intertransporteurs, était faible. Si l'on compare la distance moyenne d'une livraison directe au segment canadien d'une livraison intertransporteurs typique, on constate que, contrairement aux livraisons du Québec, la distance moyenne est semblable dans les deux cas. Comme on a pu le noter auparavant pour les marchandises en provenance de l'Ontario, la pénétration du marché américain par les transporteurs canadiens est demeurée pratiquement la même, qu'il s'agisse de livraisons intertransporteurs ou de livraisons directes.

Livraisons de marchandises en provenance des États-Unis (mouvements sud-nord)

Les recettes générées par les mouvements sud-nord se sont chiffrées à \$944.1 millions, le nombre de tonnes s'élevant à 9.7 millions. Le nombre de tonnes-kilomètres s'est chiffré à 8 932.1 millions, et le nombre de livraisons, à 1.9 million.

Livraisons de marchandises à destination de l'Ontario

Comme le montre la figure 5.8, les recettes du transport de marchandises des États-Unis vers l'Ontario se sont chiffrées à \$433.9 millions en 1987. Environ 18.3% de ce total (ou \$79.5 millions) correspond aux recettes du transport de marchandises avec transferts. Des recettes totales des transferts, 47.6% ou \$37.8 millions ont été générés par les transporteurs canadiens, alors que les transporteurs américains ont généré \$41.7 millions ou 52.4% du total. Ces données indiquent que l'interdépendance des transporteurs canadiens et des transporteurs américains en ce qui a trait aux livraisons intertransporteurs était raisonnablement répartie, comme c'est le cas des mouvements nord-sud de marchandises en provenance de l'Ontario. En moyenne, la distance parcourue pour une livraison intertransporteurs était d'environ 1 058 kilomètres ou presque 50.0% de plus que celle d'une livraison directe. En retour, la distance parcourue par les transporteurs américains pour les livraisons intertransporteurs était 50.7% plus longue que celle parcourue par leurs homologues canadiens, ce qui indique que les transferts, entre les transporteurs américains et les transporteurs canadiens, des marchandises à destination de l'Ontario se faisaient relativement près de la frontière canado-américaine. En effet, les transporteurs canadiens ont parcouru 68.2% plus de distance pour transporter des marchandises directement des États-Unis vers l'Ontario que pour transférer des marchandises vers la province.

Livraisons de marchandises à destination du Québec

Les recettes des mouvements sud-nord de marchandises à destination du Québec ont totalisé \$137.1 millions en 1987, dont 22.2% ou \$30.4 millions provenaient des livraisons intertransporteurs. Les transporteurs domiciliés au Canada ont représenté 39.2% (\$12 millions) des recettes totales des transferts, et les transporteurs américains, 60.8% (\$18.4 millions). On peut donc en conclure que les transporteurs canadiens comptaient grandement sur les transporteurs américains en 1987.

Indeed, American carriers travelled, on average, 86.5% farther when transporting interlining freight destined for Quebec than did Canadian-domiciled carriers. Moreover, at 948 kilometres, Canadian-domiciled carriers travelled almost twice as far, on average, to pick up freight directly from the U.S. points than they did when they were involved in interline operations. Thus, it would appear that Canadian-carrier penetration into the U.S. market for the interlining of goods destined for Quebec was relatively small in 1987.

Freight Shipments Destined for British Columbia

British-Columbia-bound freight from the United States generated \$61 million in 1987, 20.8% or \$12.7 million of which was derived from transporting interlining freight. Of this interline total, \$4.7 million, or 37.4%, was generated by Canadian-domiciled carriers and \$7.9 million, or 62.6%, was generated by U.S. carriers. Hence, Canadian-domiciled carriers were highly dependent on U.S. carriers when involved in freight interline activities. Moreover, at 884 kilometres, Canadian-domiciled carriers transporting interline shipments from the U.S. to British Columbia travelled, on average, only about 42.2% the distance of American carriers involved in interline freight carriage. Moreover, Canadian carriers travelled 26.6% less kilometres, on average, to transport freight interlined from the U.S. than they did when picking up shipments directly from the originating U.S. point.

It can be concluded, consequently, that Canadian carrier penetration into U.S. markets was relatively small when interlining freight destined for British Columbia.

En effet, les transporteurs américains ont parcouru en moyenne 86.5% plus de distance pour effectuer les transferts de marchandises à destination du Québec que les transporteurs canadiens. De plus, les transporteurs canadiens ont parcouru en moyenne presque deux fois plus de distance (948 kilomètres) pour prendre directement livraison de marchandises aux États-Unis que pour effectuer des transferts. Il semble donc que la pénétration du marché américain par les transporteurs canadiens pour le transfert de marchandises à destination du Québec était relativement faible en 1987.

Livraisons de marchandises à destination de la Colombie-Britannique

Les marchandises en provenance des États-Unis et à destination de la Colombie-Britannique ont généré \$61 millions en 1987, dont 20.8% ou \$12.7 millions provenaient des livraisons intertransporteurs. Les transporteurs domiciliés au Canada ont représenté \$4.7 millions ou 37.4% du total, et les transporteurs américains, \$7.9 millions ou 62.6% du total. Les transporteurs canadiens comptaient donc grandement sur les transporteurs américains en ce qui a trait aux livraisons intertransporteurs. En outre, avec une moyenne de 884 kilomètres, les transporteurs canadiens effectuant des livraisons intertransporteurs des États-Unis vers la Colombie-Britannique n'ont parcouru en moyenne que 42.2% de la distance qu'ont parcourue les transporteurs américains pour effectuer le même type de livraisons. Par ailleurs, les transporteurs canadiens ont parcouru moins de kilomètres (-26.6%) en moyenne pour effectuer des livraisons intertransporteurs à partir des États-Unis que lorsqu'ils prenaient directement livraison au point d'origine américain.

On peut en conclure que la pénétration du marché américain par les transporteurs canadiens était relativement faible lorsqu'il s'agissait de transferts à destination de la Colombie-Britannique.

CHAPTER 6

PRIVATE TRUCKING

INTRODUCTION

This chapter presents the results of the 1987 Private Trucking Survey, which was jointly funded by Transport Canada, the National Transportation Agency and the provinces of Ontario, Quebec, Alberta, Prince Edward Island and Newfoundland. The objectives of the survey were to:

- (1) obtain information about the size, structure and economic performance of the private trucking segment of the industry; and
- (2) to provide estimates for the origin and destination of intercity commodity movements of the private carriers.

The data provide information on the private trucking industry structure and activity for the reference year. Users are advised to undertake year to year comparisons of data with caution as the frame composition of the universe may not be the same from one year to the next.

The Private Trucking Survey frame was developed using provincial motor vehicle registration files. For budgetary and practical considerations, the size of the survey frame was limited to private truckers operating 15 or more commercial vehicles (straight trucks, road tractors and trailers).

The survey included operators of commercial vehicles who carried freight, could provide principal trucking-related statistics such as fuel consumed and employment, used dedicated (on payroll) or leased drivers or broker operators, and had at least 15 commercial vehicles licensed in the operator's name.

INDUSTRY STRUCTURE

INDUSTRY SERVED

The following observations are based on the summary information presented in Figure 6.1.

- A total of 2,320 private carriers with total operating expenses of \$4.3 billion were included in the 1987 survey. The highest number, 616, was classified as construction companies while the lowest number, 74, belonged to the retail business.
- Total operating expenses for private truck transportation by manufacturing firms were highest, consisting of 27.6% of the total operating expenses of the private trucking industry surveyed.
- Salaries and wages paid to drivers on company payroll, leased drivers, mechanics and other employees accounted for 50.5% of total operating expenses. Salaries of drivers on company payroll alone were 38.4% of total expenses. These proportions are considered high since the total expenses reported do not reflect all of the head office expenses and other fixed costs. The second highest expenditure was for repairs and maintenance, at 13.8% of total expenses, followed by fuel at 11.8%.

CHAPITRE 6

CAMIONNAGE POUR COMPTE PROPRE

INTRODUCTION

Le présent chapitre renferme les résultats de l'enquête sur le camionnage pour compte propre de 1987 qui a été financée conjointement par Transports Canada, l'Office national des transports du Canada et les provinces de l'Ontario, du Québec, de l'Alberta, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve. L'enquête visait:

- (1) à recueillir des renseignements sur la taille, la structure et le rendement économique du secteur du camionnage pour compte propre; et
- (2) à établir des estimations sur l'origine et la destination des mouvements interurbains des transporteurs pour compte propre.

Le chapitre présente des données sur la structure et les activités du secteur du camionnage pour compte propre pour l'année de référence. Il convient de noter que l'univers des entreprises peut différer d'une année à l'autre, de sorte que les comparaisons d'une année à l'autre doivent être faites avec prudence.

La base de sondage de l'enquête sur le camionnage pour compte propre a été établie à l'aide des fichiers provinciaux des immatriculations de véhicules automobiles. Pour des raisons économiques et pratiques, la base de sondage et l'envoi des questionnaires ont été limités aux transporteurs pour compte propre exploitant 15 véhicules commerciaux ou plus (y compris les camions, les tracteurs routiers et les remorques).

L'enquête portait également sur les exploitants de véhicules commerciaux qui transportent des marchandises, peuvent fournir des statistiques principales sur le camionnage (comme le carburant consommé et la main-d'œuvre), ont recours aux services de leurs propres chauffeurs (inscrits sur la liste de paye de l'entreprise), de chauffeurs dont les services sont loués pour une période déterminée et de chauffeurs contractants, et possèdent au moins 15 véhicules commerciaux enregistrés au nom de l'exploitant.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

SECTEURS DESSERVIS

Les données suivantes sont tirées des renseignements sommaires présentés à la figure 6.1.

- Au total, 2,320 transporteurs pour compte propre représentant des dépenses d'exploitation totales de 4,3 milliards de dollars ont fait l'objet de l'enquête de 1987. De ce nombre, 616 étaient des entreprises de construction et 74, des commerces de détail.
- Le principal secteur sur le plan des dépenses d'exploitation totales est l'industrie manufacturière, avec 27,6% du total des entreprises de camionnage pour compte propre observées.
- Les traitements et les salaires versés aux chauffeurs inscrits sur la liste de paye de l'entreprise, aux chauffeurs dont les services sont loués, aux mécaniciens et aux autres employés représentaient 50,5% du total des dépenses d'exploitation. Les traitements des chauffeurs inscrits sur la liste de paye de l'entreprise représentaient à eux seuls 38,4% des dépenses totales. Ces pourcentages sont élevés car les dépenses totales déclarées ne tiennent pas compte de toutes les dépenses du siège social et des autres frais fixes. Viennent ensuite les dépenses au titre des réparations et de l'entretien (13,8% des dépenses totales), suivies des dépenses de carburant (11,8%).

Figure 6.1

Private Trucking, 1987: Summary Statistics – Industry Groups

No.			Construction	Manufacturing	Others ¹	Government
				Manufactu- rières	Autres ¹	Gouverne- mentaux
1	Number of firms reporting		559	544	446	283
Operating expenses						
2	Drivers on company payroll	\$	119,767,253	441,251,790	555,195,237	196,364,331
3	Drivers leased	"	1,128,612	19,997,256	2,469,374	1,613,987
4	Mechanics	"	32,730,618	46,014,546	53,391,322	49,249,466
5	Others	"	18,123,817	80,501,801	67,088,417	36,072,908
6	Fuel (including fuel tax)	"	73,194,813	145,761,264	111,423,936	61,953,282
7	Repairs and maintenance (including purchased repairs, tires and lubricants)	"	83,565,026	150,505,597	149,160,157	96,002,191
8	Broker operators	"	45,058,566	85,554,305	95,188,559	37,566,950
9	Purchased trans. railroad (piggyback)	"	39,700	19,229,279	4,794,760	6,000
10	Vehicle rent without drivers	"	6,098,785	48,986,455	23,676,439	3,580,728
11	Insurance and licenses	"	19,374,132	31,786,341	24,115,205	9,816,738
12	Depreciation on transport equipment	"	35,168,094	65,537,102	77,491,042	24,292,576
13	Other expenses	"	7,997,588	66,434,693	25,427,727	3,115,778
14	Total operating expenses	"	442,247,004	1,201,560,429	1,189,422,175	519,634,935
Employees						
15	Drivers	No.	5,150	15,232	21,263	10,493
16	Salary and wages	\$	120,895,865	461,249,046	557,664,611	197,978,318
17	Average salary	"	23,474	30,282	26,226	18,867
18	Mechanics	No.	1,162	1,489	1,740	1,886
19	Salary and wages	\$	32,730,618	46,014,546	53,391,322	49,249,466
20	Average salary	"	28,167	30,902	30,685	26,113
21	Other	No.	916	3,080	2,714	1,628
22	Salary and wages	\$	18,123,817	80,501,801	67,088,417	36,072,908
23	Average salary	"	19,786	26,136	24,719	22,158
Equipment operated (owned or leased), distance travelled and fuel consumed						
24	Straight trucks	No.	14,124	14,222	23,948	23,111
25	Total distance travelled	km	385 925 619	419 569 396	590 063 188	401 534 435
26	Average distance per unit	"	27 324	29 501	24 639	17 374
27	Total fuel consumed	L	123 591 996	157 023 826	214 209 115	140 248 958
28	Average fuel consumption	L/100 km	32	37	36	35
29	Road tractors	No.	1,544	4,393	1,859	256
30	Total distance travelled	km	76 326 864	351 440 441	128 975 719	10 035 374
31	Average distance per unit	"	49 434	80 000	69 379	39 201
32	Total fuel consumed	L	43 975 704	189 933 373	75 248 390	5 707 815
33	Average fuel consumption	L/100 km	58	54	58	57
34	Number of trailers		3,183	9,469	4,146	648
35	Trailer to tractor ratio		2.1	2.2	2.2	2.5
Broker operators						
36	Number of brokers		1,384	1,132	1,291	583
37	Cost of brokers	\$	45,058,566	85,554,305	95,188,559	37,566,950
38	Equipment operated (straight trucks)	No.	830	483	328	300
39	Distance travelled	km	17 896 320	24 879 024	14 504 714	5 638 455
40	Equipment operated (road tractors)	No.	561	633	885	310
41	Distance travelled	km	18 560 983	53 641 316	50 767 850	12 370 541
42	Average distance per straight truck	km	21 561	51 509	44 222	18 795
43	Average distance per road tractor	"	33 086	84 741	57 365	39 905
44	Average salary	\$	32,557	75,578	73,732	64,437
Average firm size						
45	Average operating expenses per firm	\$	791,139	2,208,750	2,666,866	1,836,166
46	Average number of employees per firm	No.	13	36	58	49
47	Average number of equipment per firm	"	34	51	67	84
48	Average distance per driver	km	89 757	50 618	33 816	39 223
49	Power units per mechanic ratio		13.5	12.5	14.8	12.4

¹ Including mining, fishing, logging, etc.

Figure 6.1

Camionnage pour compte propre, 1987: Statistiques sommaires pour les groupes d'industries sélectionnés

Wholesale	Retail	Total			N°
Commerce de gros	Commerce de détail				
420	68	2,320		Nombre d'entreprises déclarantes	1
				Frais d'exploitation	
276,369,999	79,779,393	1,668,728,003	\$	Chauffeurs (sur la liste de paie de la compagnie)	2
5,135,052	10,812,899	41,157,180	"	Chauffeurs loués	3
26,662,267	5,436,474	213,484,693	"	Mécaniciens	4
59,496,892	11,546,767	272,830,602	"	Autres	5
93,109,649	30,069,889	515,512,833	"	Carburant (taxe comprise)	6
96,506,361	22,562,916	598,302,248	"	Réparations et entretien (y compris les réparations effectuées par quelqu'un d'autre, les pneus, les lubrifiants)	7
52,788,961	1,808,468	317,965,809	"	Chauffeurs contractants	8
2,536,638	8,334,791	34,941,168	"	Transport ferroviaire acheté (transport rail-route remorques)	9
29,451,982	23,769,345	135,563,734	"	Véhicules loués sans chauffeur	10
21,969,806	7,623,970	114,686,192	"	Assurances et permis d'exploitation	11
47,582,501	13,722,842	263,794,157	"	Amortissement du matériel de transport	12
59,929,664	9,226,209	172,131,659	"	Autres frais	13
771,539,772	224,693,963	4,349,098,278	"	Dépenses d'exploitation	14
				Remunération	
9,790	4,055	65,983	Nbre	Chauffeurs	15
281,505,051	90,592,292	1,709,885,183	\$	Salaire et traitement	16
28,754	22,340	25,914	"	Traitement moyen	17
856	238	7,371	Nbre	Mécaniciens	18
26,662,267	5,436,474	213,484,693	\$	Salaire et traitement	19
31,147	22,842	28,962	"	Traitement moyen	20
2,039	435	10,812	Nbre	Autres	21
59,496,892	11,546,767	272,830,602	\$	Salaire et traitement	22
29,179	26,544	25,234	"	Traitement moyen	23
				Matériel en service (possédé ou loué), distance parcourue et carburant consommé	
9,801	2,502	87,708	Nbre	Camions	24
283 880 797	61 878 979	2 142 852 414	km	Distance totale parcourue	25
28 964	24 731	24 431	"	Distance moyenne par unité	26
98 021 076	18 604 433	751 699 404	L	Carburant consommé	27
35	30	35	L/100 km	Moyenne de carburant consommé	28
2,800	1,221	12,073	Nbre	Tracteurs routiers	29
227 262 723	160 392 725	954 433 846	km	Distance totale parcourue	30
81 165	131 362	79 055	"	Distance moyenne par unité	31
129 657 153	65 662 755	510 185 190	L	Carburant consommé	32
57	41	53	L/100 km	Moyenne de carburant consommé	33
5,875	4,847	28,168		Nombre de remorques	34
2.1	4.0	2.3		Rapport remorques/tracteurs routiers	35
				Chauffeurs contractants	
568	20	4,978		Nombre de chauffeurs contractants	36
52,788,961	1,808,468	317,965,809	\$	Coût des chauffeurs contractants	37
119	20	2,080	Nbre	Matériel en service (camions)	38
11 575 654	489 792	74 983 959	km	Distance parcourue	39
456	11	2,856	Nbre	Matériel en service (tracteurs routiers)	40
55 749 336	2 991 131	194 081 157	km	Distance parcourue	41
97 274	24 490	36 050	km	Distance moyenne par (camion)	42
122 257	271 921	67 956	"	Distance moyenne par (tracteur routier)	43
92,938	90,423	63,874	\$	Traitement moyen	44
				Taille moyenne de l'entreprise	
1,836,999	3,304,322	1,874,611	\$	Frais d'exploitation moyens par entreprise	45
30	70	36	Nbre	Nombre moyen d'employés par entreprise	46
43	126	55	"	Nombre moyen du matériel par entreprise	47
52 210	54 814	46 941	km	Distance moyenne par chauffeur	48
14.7	15.6	13.5		Rapport unités motorisées par mécanicien	49

¹ Inclut mine, pêche, forestière, etc.

- Broker-operator expenses totalled \$318 million in 1987. This represented 7.3% of total operating expenses. Brokers were used mainly by those in the manufacturing industry (\$85.6 million), and carriers in the 'other' category, such as agriculture, utilities, food and beverage industries (\$95.2 million). Together they totalled 56.9% of all broker operator expenses.
- Private carriers associated with the manufacturing industry rented vehicles more extensively than carriers associated with other industry groups, with expenditures totalling over one-third of the total rental expenses of all industry groups.
- The average salary of mechanics was higher in comparison to the average salary of drivers in all industry groups. The highest average salary for drivers (\$30,282) was paid in the manufacturing industry and the lowest in the government sector. The mechanics were paid the highest (\$31,147) in the wholesale industry and lowest in the retail group.
- Total equipment operated in 1987 was 127,949 units, of which 8.7% were leased. A major proportion, 68.5% of total equipment, consisted of straight trucks, while road tractors accounted for 9.4% of the total.
- The total fuel consumed was 751 700 000 litres, of which 67.8% was diesel. The average cost of fuel was 40.8 cents per litre.
- The average distance travelled per straight truck was 24 430 km in 1987. Straight trucks, on the average, consumed 35.1 litres of fuel per 100 km.
- The average distance travelled per road tractor was 79 055 km, more than three times the average distance travelled per straight truck. Road tractors, on the average, consumed 53.5 litres of fuel per 100 km.
- Retail trade used its tractors most intensively, with the longest annual distance travelled of 131 362 km per road tractor. The trailer-to-tractor ratio was also the highest at 4:0.
- The average size of a private trucking carrier was \$1.9 million in terms of operating expenses. Firms associated with retail trade were the largest, with \$3.3 million in average operating expenses, 70 employees and 126 units of equipment. Private truckers associated with the construction industry were the smallest, with average operating expenses of \$791,000, less than half the size of an average private trucking company with average expenses of \$1.9 million. Carriers associated with the construction industry were also the smallest measured in terms of the average number of employees (13) and the average number of vehicles operated (34).
- Les dépenses au titre des chauffeurs contractants se sont chiffrées à 318 millions de dollars en 1987, ce qui représente 7.3% du total des dépenses d'exploitation. Ce sont les industries manufacturières (85.6 millions de dollars) et les transporteurs des "autres" secteurs tels que l'agriculture, les services publics, l'alimentation et les boissons (95.2 millions de dollars) qui ont eu le plus recours aux services de chauffeurs contractants. Ces secteurs représentaient 56.9% de toutes les dépenses à ce titre.
- Les transporteurs pour compte propre qui travaillent dans les industries manufacturières ont loué beaucoup plus de véhicules que les transporteurs des autres secteurs, leurs dépenses à ce titre représentant le tiers du total des dépenses de location.
- Pour l'ensemble des secteurs, le traitement moyen des mécaniciens était plus élevé que celui des chauffeurs. Les industries manufacturières versaient le traitement moyen le plus élevé aux chauffeurs (\$30,282) et le secteur public, le traitement le moins élevé. Les mécaniciens du secteur du commerce de gros gagnaient le traitement le plus élevé (\$31,147), et ceux du secteur du commerce de détail, le moins élevé.
- En 1987, les entreprises ont exploité au total 127,949 véhicules dont 8.7% étaient loués. Une grande partie du matériel, soit 68.5%, était des camions, tandis que 9.4% était des tracteurs routiers.
- Les entreprises de camionnage ont consommé 751 700 000 litres de carburant, dont 67.8% était du diesel. Le coût moyen du carburant était de 40.8 cents le litre.
- La distance moyenne parcourue par camion a été de 24 430 kilomètres en 1987. Les camions ont consommé en moyenne 35.1 litres de carburant par 100 kilomètres.
- La distance moyenne parcourue par tracteur routier a été de 79 055 kilomètres, plus de trois fois la distance parcourue par un camion. Les tracteurs routiers ont consommé en moyenne 53.5 litres de carburant par 100 kilomètres.
- C'est le secteur du commerce de détail qui a le plus utilisé ses tracteurs routiers, avec une distance annuelle parcourue de 131 362 kilomètres par tracteur routier. Le ratio remorque/tracteur était par ailleurs le plus élevé (4:0).
- En moyenne, chaque entreprise de camionnage pour compte propre a dépensé 1.9 million de dollars en frais d'exploitation. Les entreprises du commerce de détail étaient les plus grandes sur le plan des dépenses d'exploitation moyennes (3.3 millions de dollars), du nombre d'employés (70) et du nombre de véhicules (126). Les plus petits transporteurs pour compte propre étaient ceux de l'industrie de la construction, avec des dépenses d'exploitation moyennes de \$791,000, moins de la moitié des dépenses moyennes de 1.9 million de dollars d'une entreprise de camionnage pour compte propre. Les transporteurs du secteur de la construction étaient par ailleurs les plus petites quant au nombre moyen d'employés (13) et de véhicules exploités (34).

LOCAL AND INTERCITY CARRIERS

A comparison between local and intercity private freight carriers is presented in Figure 6.2. The following observations are made from an analysis of these data:

- There were 866 local carriers in 1987, with \$1.3 billion in operating expenses. This represents an average per firm of \$1.5 million.

TRANSPORTEURS LOCAUX ET INTERURBAINS

La figure 6.2 établit une comparaison entre les entreprises de camionnage pour compte propre locales et les entreprises interurbaines. De l'analyse de ces données se sont dégagées les observations suivantes:

- En 1987, il y avait 866 transporteurs locaux dont les dépenses d'exploitation totalisaient 1.3 milliard de dollars, soit en moyenne 1.5 million par transporteur.

- The 1,454 intercity carriers had \$3.0 billion in operating expenses – an average per firm of \$2.1 million. Intercity carriers represented 62.7% of the total number of carriers and 69.8% of the total operating expenses of the industry.
- The biggest expense item for both intercity and local carriers was salaries of drivers on company payroll. The intercity carriers spent 39.4%, while local carriers spent 36.0% of their operating expenses on this item. As explained earlier, this proportion is high, as head office and other fixed costs may not be included in total operating expenses.
- The total number of employees in the private trucking industry was 84,166, of which 56,281, or 66.9%, were employed by intercity carriers. A major proportion of these employees consisted of drivers.
- The intercity carriers paid an average of \$29,552 to mechanics, \$27,363 to drivers and \$25,641 to other employees. The local carriers also paid the highest average salary (\$28,207) to mechanics, but the salary of drivers was less than the average salary of other employees (\$22,778 compared to \$24,485 for other employees).
- Road tractors operated by intercity carriers travelled an average of 84 942 km per year, which is 3.3 times the annual average distance of straight trucks.
- Straight trucks operated by local carriers, travelled an average distance of 22 090 km per year, 17.6% less than intercity carriers. Road tractors travelled an average 44 050 km per year, which is almost half the distance covered by road tractors operated by intercity carriers.
- The average fuel consumption rate for straight trucks operated by local carriers was 37.1 L per 100 km, as compared to 33.9 L per 100 km for intercity carriers. The road tractor fuel consumption figures are also higher for the local carriers, at 58.9 L per 100 km, compared to 53.0 L per 100 km for intercity carriers.
- Intercity carriers utilized almost six times more of road tractors than local carriers (10,335 versus 1,738). The number of trailers was also six times higher (24,356 versus 3,812). The tractor to trailer ratio was 2:4 for intercity carriers and 2:2 for local carriers.
- Local carriers spent 8.6% of their operating expenses on the purchase of broker services. This is higher than the 6.7%, the intercity carriers spent on such purchases. The cost of brokers was \$1.06 per km for intercity carriers, while it was \$1.50 per km for local carriers. Brokers working for intercity carriers earned an average of \$75,478, while those working for local carriers earned, on average, \$49,908 per year.
- The average distance per straight truck and per road tractor of broker operators employed by intercity carriers was twice that operated by brokers employed by local carriers.
- Intercity carriers were larger than local carriers, as measured in terms of average number of employees (38 vs 32), average number of vehicles (60 vs 47) and average annual operating expenses per firm (\$2.1 billion vs \$1.5 billion).
- Les 1,454 transporteurs interurbains ont déclaré 3.0 milliards de dollars en dépenses d'exploitation, soit en moyenne 2.1 millions par transporteur. Les transporteurs interurbains représentaient 62.7% du nombre total de transporteurs et 69.8% du total des dépenses d'exploitation du secteur.
- Les traitements des chauffeurs sur la liste de paye ont constitué la dépense la plus élevée tant pour les transporteurs interurbains que pour les transporteurs locaux (39.4% et 36.0% respectivement). Comme nous l'avons déjà mentionné, ces pourcentages sont élevés car les dépenses du siège social et les autres frais fixes peuvent ne pas être compris dans le total des dépenses d'exploitation.
- Le secteur du camionnage pour compte propre comptait au total 84,166 employés dont 56,281 ou 66.9% étaient à l'emploi de transporteurs interurbains. Une grande proportion de ces employés étaient des chauffeurs.
- Les transporteurs interurbains ont versé en moyenne \$29,552 aux mécaniciens, \$27,363 aux chauffeurs et \$25,641 aux autres employés. Les transporteurs locaux ont versé par ailleurs le traitement moyen le plus élevé aux mécaniciens, soit \$28,207, mais le traitement des chauffeurs était inférieur au traitement moyen des autres employés, soit \$22,778 par rapport à \$24,485 pour ces derniers.
- Les tracteurs routiers exploités par les transporteurs interurbains ont parcouru en moyenne 84 942 kilomètres par année, soit 3.3 fois la distance annuelle moyenne qu'ont parcourue les camions.
- Les camions exploités par les transporteurs locaux ont parcouru une distance moyenne de 22 090 kilomètres par année, soit 17.6% de moins que les transporteurs interurbains; pour leur part, les tracteurs routiers exploités par les transporteurs locaux ont parcouru une distance moyenne de 44 050 kilomètres par année, presque la moitié de la distance parcourue par les tracteurs exploités par les transporteurs interurbains.
- Les camions exploités par les transporteurs locaux ont consommé en moyenne 37.1 litres de carburant par 100 kilomètres, comparativement à 33.9 litres par 100 kilomètres pour les transporteurs interurbains. La consommation de carburant est par ailleurs plus élevée pour les tracteurs routiers exploités par les transporteurs locaux (58.9 litres par 100 kilomètres) que pour ceux qui sont exploités par les transporteurs interurbains (53.0 litres par 100 kilomètres).
- Les transporteurs interurbains ont utilisé presque six fois plus de tracteurs routiers que les transporteurs locaux (10,335 contre 1,738) et six fois plus de remorques (24,356 contre 3,812). Le ratio tracteur/ remorque était de 2:4 pour les transporteurs interurbains et de 2:2 pour les transporteurs locaux.
- Les transporteurs locaux ont consacré 8.6% de leurs dépenses d'exploitation à l'achat de services de chauffeurs contractants, tandis que les transporteurs interurbains ont consacré seulement 6.7% de leurs dépenses à ce titre. Le coût par kilomètre pour les services de chauffeurs contractants s'établissait à \$1.06 pour les transporteurs interurbains et à \$1.50 pour les transporteurs locaux. Les chauffeurs contractants qui travaillaient pour les transporteurs interurbains gagnaient en moyenne \$75,478 tandis que ceux qui travaillaient pour les transporteurs locaux gagnaient en moyenne \$49,908 par année.
- La distance moyenne qu'ont parcourue les chauffeurs contractants à l'emploi des transporteurs interurbains était deux fois supérieure à celle des chauffeurs à l'emploi des transporteurs locaux.
- Les entreprises interurbaines étaient plus grandes que les entreprises locales sur le plan du nombre moyen d'employés (38 contre 32), du nombre moyen de véhicules (60 contre 47) et des dépenses d'exploitation moyennes annuelles (2.1 milliards de dollars contre 1.5 milliard de dollars).

Figure 6.2

Private Trucking, 1987: Summary Statistics – Local vs. Intercity Operators

Camionnage pour compte propre, 1987: Statistiques sommaires, exploitants locaux et interurbains

		Local Locaux	Intercity Interurbains	Total
Number of firms reporting – Nombre d'entreprises déclarantes	No. – Nbre	866	1,454	2,320
Operating expense – Frais d'exploitation				
Drivers on company payroll – Chauffeurs (sur la liste de paie de la compagnie)	\$	471,565,525	1,197,162,478	1,668,728,003
Drivers leased – Chauffeurs loués	"	3,327,985	37,829,195	41,157,180
Mechanics – Mécaniciens	"	91,081,329	122,403,364	213,484,693
Others – Autres	"	93,213,723	179,616,879	272,830,602
Fuel (including fuel tax) – Carburant (taxe comprise)	"	141,732,188	373,780,645	515,512,833
Repairs and maintenance (including purchased repairs, tires and lubricants) – Réparations et entretien (y compris les réparations effectuées par quelqu'un d'autre, les pneus, les lubrifiants)	"			598,302,248
Broker operators – Chauffeurs contractants	"	215,338,491	382,963,757	598,302,248
Purchased trans. railroad (piggyback) – Transport ferroviaire acheté (transport rail-route impliquant des remorques)	"	112,741,455	205,224,354	317,965,809
Vehicle rent without drivers – Véhicules loués sans chauffeur	"	2,226,030	32,715,138	34,941,168
Insurance and licenses – Assurances et permis d'exploitation	"	14,550,557	121,013,177	135,563,734
Depreciation on transport equipment – Amortissement du matériel de transport	"	34,023,849	80,662,343	114,686,192
Other expenses – Autres frais	"	87,118,528	176,675,629	263,794,157
Total operating expenses – Dépenses d'exploitation	"	1,311,820,761	3,037,277,517	4,349,098,278
Employees/Compensation – Employes/Rémunération				
Drivers – Chauffeurs	No. – Nbre	20,849	45,134	65,983
Salary and wages – Salaire et traitement	\$	474,893,510	1,234,991,673	1,709,885,183
Average salary – Traitement moyen	"	22,778	27,363	25,914
Mechanics – Mécaniciens	No. – Nbre	3,229	4,142	7,371
Salary and wages – Salaire et traitement	\$	91,081,329	122,403,364	213,484,693
Average salary – Traitement moyen	"	28,207	29,552	28,963
Other – Autres	No. – Nbre	3,807	7,005	10,812
Salary and wages – Salaire et traitement	\$	93,213,723	179,616,879	272,830,602
Average salary – Traitement moyen	"	24,485	25,641	25,234
Equipment operated (owned or leased), distance travelled and fuel consumed – Matériel en service (possédé ou loué), distance parcourue et carburant consommé				
Straight trucks – Camions	No. – Nbre	34,975	52,733	87,708
Total distance travelled – Distance totale parcourue	km	772 594 760	1 370 257 654	2 142 852 414
Average distance per unit – Distance moyenne par unité	"	22 090	25 985	24 432
Total fuel consumed – Total de carburant consommé	L	286 765 248	464 934 156	751 699 404
Average fuel consumption – Moyenne de carburant consommé	L/100 km	37	34	35
Road tractors – Tracteurs routiers	No. – Nbre	1,738	10,335	12,073
Total distance travelled – Distance totale parcourue	km	76 559 765	877 874 081	954 433 846
Average distance per unit – Distance moyenne par unité	"	44 050	84 942	79 055
Total fuel consumed – Total de carburant consommé	L	45 126 251	465 058 939	510 185 190
Average fuel consumption – Moyenne de carburant consommé	L/100 km	59	53	53
Number of trailers – Nombre de remorques		3,812	24,356	28,168
Trailer to tractor ratio – Rapport remorques / tracteurs		2.2	2.4	2.3
Broker operators – Chauffeurs contractants				
Number of brokers – Nombre de chauffeurs contractants		2,259	2,719	4,978
Cost of brokers – Coût des chauffeurs contractants	\$	112,741,455	205,224,354	317,965,809
Equipment operated (straight trucks) – Matériel en service (camions)	No. – Nbre	1086	994	2,080
Distance travelled – Distance parcourue	km	26 688 986	48 294 973	74 983 959
Average distance travelled per equipment – Distance moyenne parcourue par le matériel	km	24 575	48 586	36 050
Equipment operated (tractors) – Matériel en service (tracteurs routiers)	No. – Nbre	1,165	1,691	2,856
Distance travelled – Distance parcourue	km	48 660 301	145 420 856	194 081 157
Average distance travelled per equipment – Distance moyenne parcourue par le matériel	km	41 768	85 997	67 956
Average salary – Traitement moyen	\$	49,908	75,478	63,874
Average firm size – Taille moyenne de l'entreprise				
Average operating expense per firm – Frais d'exploitation moyens par entreprise	\$	1,514,804	2,088,911	1,874,611
Average number of employees per firm – Nombre moyen d'employés par entreprise	No. – Nbre	32	38	36
Average number of equipment per firm – Nombre moyen du matériel par entreprise	No. – Nbre	47	60	55
Average distance per driver – Distance moyenne par chauffeur	km	40 729	49 810	46 941
Power units/mechanic ratio – Rapport unités motrices/mécanicien		11.4	15.2	13.5

OPERATING EXPENSES BY PROVINCE OR TERRITORY OF DOMICILE

The operating expenses of private carriers, according to their province or territory of domicile are, presented in Figure 6.3.

- Operating expenses in excess of \$4.3 billion were spent by the 2,320 reporting carriers. The average-size private trucking firm in Canada, measured in terms of total operating expenses, was \$1.9 million. The average size ranged between \$0.6 million in Prince Edward Island and \$2.6 million in Ontario.
- Carriers domiciled in Ontario accounted for 31.5% of the total number of carriers, representing 44.3% of total industry operating expenses, or \$1,926 million. Quebec-based carriers accounted for another 28.9% of the carriers and 22.4% of the industry operating expenses, or \$974 million.

EMPLOYMENT

Information concerning employees and their compensation is provided in Figure 6.4.

- The private trucking industry employed 84,166 people and paid more than \$2.2 billion in compensation, an average of \$26,094 per employee. This, however, is an understatement since the average represents both full and part-time employees, without taking into consideration the reduced hours worked by part-time employees. Also, some head office employees are not accounted for.
- Approximately 78.4% of all employees were classified as drivers, 8.8% as mechanics and 12.8% as 'other' employees.
- The lowest average annual wage was paid by carriers domiciled in Prince Edward Island (\$17,921), while the highest was paid by carriers domiciled in the Yukon and Northwest Territories (\$30,501).
- The average annual wage paid to company drivers was \$25,948, \$24,601 to leased drivers, \$28,963 to mechanics and \$25,234 to 'other' employees.
- The largest number of people were employed by Ontario-based carriers (46.1% of all employees), followed by Quebec (21.5%), Alberta (10.9%), and British Columbia (10.4%).
- The average number of employees per carrier for Canada was 36, with 28 drivers, 3 mechanics and 5 'other' employees.
- The national average ratio of full-time employees to part-time employees was 5:1. This ratio was 9:1 for Manitoba and 8:1 for British Columbia. Prince Edward Island was the only province where the number of part-time employees exceeded the number of full-time employees.

DÉPENSES D'EXPLOITATION SELON LA PROVINCE OU LE TERRITOIRE DE DOMICILE

Les dépenses d'exploitation des transporteurs pour compte propre, selon la province ou le territoire de domicile, sont présentées à la figure 6.3.

- Les dépenses d'exploitation des 2,320 entreprises déclarantes ont dépassé 4.3 milliards de dollars. En moyenne, chaque entreprise de camionnage pour compte propre a dépensé 1.9 million de dollars en frais d'exploitation. La moyenne de ces dépenses allait de 0.6 million de dollars à l'Île-du-Prince-Édouard à 2.6 millions de dollars en Ontario.
- Les transporteurs domiciliés en Ontario représentaient 31.5% du nombre total de transporteurs et 44.3% du total des dépenses d'exploitation du secteur ou 1,926 million de dollars. Les transporteurs domiciliés au Québec représentaient un autre 28.9% des transporteurs et 22.4% des dépenses d'exploitation du secteur ou 974 millions de dollars.

EMPLOI

Les renseignements sur les employés et leur rémunération sont présentés à la figure 6.4.

- Le secteur du camionnage pour compte propre employait 84,166 personnes qui ont touché plus de 2.2 milliards de dollars en rémunération, ce qui représente en moyenne \$26,094 par employé. Ces chiffres sont cependant une sous-estimation car la moyenne représente tant les employés à plein temps qu'à temps partiel, sans tenir compte des heures travaillées par les employés à temps partiel et de certains employés du siège social.
- Environ 78.4% de l'ensemble des employés étaient classés dans la catégorie des chauffeurs, 8.8% dans celle des mécaniciens et 12.8% dans celle des "autres" employés.
- Le plus bas salaire annuel moyen a été versé par les transporteurs domiciliés à l'Île-du-Prince-Édouard (\$17,921) et le plus élevé, par les transporteurs domiciliés au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest (\$30,501).
- Le salaire annuel moyen des chauffeurs était de \$25,948, celui des chauffeurs loués, de \$24,601, celui des mécaniciens, de \$28,963, et celui des "autres" employés, de \$25,234.
- Les transporteurs de l'Ontario comptaient le plus grand nombre d'employés (46.1% de l'ensemble des travailleurs). Venaient ensuite les transporteurs du Québec (21.5%), de l'Alberta (10.9%) et de la Colombie-Britannique (10.4%).
- Le nombre moyen d'employés par transporteur au Canada était de 36, soit 28 chauffeurs, 3 mécaniciens et 5 "autres" employés.
- Le ratio employés à plein temps/employés à temps partiel était de 5:1 à l'échelle nationale, de 9:1 au Manitoba et de 8:1 en Colombie-Britannique. L'Île-du-Prince-Édouard était la seule province où le nombre d'employés à temps partiel dépassait le nombre d'employés à plein temps.

Figure 6.3

Private Trucking, 1987: Operating Expenses by Province or Territory of Domicile

Camionnage pour compte propre, 1987: Frais d'exploitation selon la province ou le territoire de domicile

	Canada	Newfound- land Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince- Édouard	Nova Scotia Nouvelle- Écosse
		number – nombre		
Firms reporting – Entreprises déclarantes	2,320	45	18	99
Salaries and wages – Salaires et traitements		dollars		
Drivers on company payroll – Chauffeurs sur la liste de paie de la compagnie	1,668,728,003	18,076,702	2,279,235	22,099,182
Drivers leased – Chauffeurs loués	41,157,180	21,000	–	146,833
Mechanics – Mécaniciens	213,484,693	6,506,919	854,922	3,964,380
Others – Autres	272,830,602	4,165,372	1,650,691	2,919,771
Fuel (including fuel tax) – Carburant (taxe comprise)	515,512,833	9,536,283	2,417,848	10,398,368
Repairs and maintenance (including purchased repairs, tires and lubricants) – Réparations et entretien (y compris les réparations effectuées par quelqu'un d'autre, les pneus, les lubrifiants)	598,302,248	15,791,755	1,812,104	12,626,349
Broker operators – Chauffeurs contractants	317,965,809	3,802,694	20,000	7,059,286
Purchased trans. railroad (piggyback) – Transport ferro- viaire acheté (transport rail-route avec remorques)	34,941,168	6,000	185,000	–
Vehicle rent without drivers – Véhicules loués sans chauffeur	135,563,734	1,290,560	75,898	855,042
Insurance and licenses – Assurance et permis d'exploitation	114,686,192	1,234,152	264,769	2,357,529
Depreciation on transport equipment – Amortissement du matériel de transport	263,794,157	4,372,167	422,588	5,915,376
Other expenses – Autres frais	172,131,659	198,663	73,675	1,417,215
Total operating expenses – Total des frais d'exploitation	4,349,098,278	65,002,267	10,056,730	69,759,331
	New Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba
	Nouveau- Brunswick			
		number – nombre		
Firms reporting – Entreprises déclarantes	49	670	731	79
Salaries and wages – Salaires et traitements		dollars		
Drivers on company payroll – Chauffeurs sur la liste de paie de la compagnie	22,961,294	350,465,266	861,150,753	55,661,815
Drivers leased – Chauffeurs loués	–	12,266,323	26,166,858	493,000
Mechanics – Mécaniciens	5,198,859	67,177,991	67,405,431	5,805,986
Others – Autres	4,706,542	52,811,742	100,704,374	6,254,317
Fuel (including fuel tax) – Carburant (taxe comprise)	11,001,907	131,716,225	203,746,543	16,975,585
Repairs and maintenance (including purchased repairs, tires and lubricants) – Réparations et entretien (y compris les réparations effectuées par quelqu'un d'autre, les pneus, les lubrifiants)	16,188,570	164,451,924	209,244,501	14,437,803
Broker operators – Chauffeurs contractants	14,604,917	66,973,272	99,225,529	7,959,099
Purchased trans. railroad (piggyback) – Transport ferro- viaire acheté (transport rail-route avec remorques)	–	1,866,888	31,241,092	–
Vehicle rent without drivers – Véhicules loués sans chauffeur	1,196,269	29,100,308	86,816,248	2,608,465
Insurance and licenses – Assurance et permis d'exploitation	2,073,125	27,487,757	52,448,928	3,071,940
Depreciation on transport equipment – Amortissement du matériel de transport	5,873,350	49,160,041	101,400,357	8,203,246
Other expenses – Autres frais	713,488	20,950,064	86,083,898	2,499,439
Total operating expenses – Total des frais d'exploitation	84,518,321	974,427,801	1,925,634,512	123,970,695

Figure 6.3

Private Trucking, 1987: Operating Expenses by Province or Territory of Domicile – Concluded
Camionnage pour compte propre, 1987: Frais d'exploitation selon la province ou le territoire de domicile – fin

	Saskat- chewan	Alberta	British Columbia Colombie- Britannique	Yukon and Northwest Territories Yukon et Territoires du Nord-Ouest
	number – nombre			
Firms reporting – Entreprises déclarantes	77	338	206	8
Salaries and wages – Salaires et traitements				
	dollars			
Drivers on company payroll – Chauffeurs sur la liste de paie de la compagnie	39,049,784	128,712,066	165,034,734	3,237,172
Drivers leased – Chauffeurs loués	174,145	1,216,620	638,401	34,000
Mechanics – Mécaniciens	5,567,000	22,615,657	26,369,551	2,017,997
Others – Autres	7,917,590	39,259,938	49,738,135	2,702,130
Fuel (including fuel tax) – Carburant (taxe comprise)	17,551,5086	62,427,773	47,107,993	2,632,722
Repairs and maintenance (including purchased repairs, tires and lubricants) – Réparations et entretien (y compris les réparations effectuées par quelqu'un d'autre, les pneus, les lubrifiants)	19,193,235	73,013,436	69,947,346	1,595,225
Broker operators – Chauffeurs contractants	9,117,571	45,461,817	63,461,516	280,108
Purchased trans. railroad (piggyback) – Transport ferro- viaire acheté (transport rail-route avec remorques)	–	173,410	1,468,778	–
Vehicle rent without drivers – Véhicules loués sans chauffeur	1,524,027	8,299,295	3,661,818	135,804
Insurance and licenses – Assurance et permis d'exploitation	4,520,000	12,266,125	8,538,668	423,199
Depreciation on transport equipment – Amortissement du matériel de transport	17,780,431	50,783,537	19,100,168	782,896
Other expenses – Autres frais	1,525,561	50,411,857	7,749,211	508,588
Total operating expenses – Total des frais d'exploitation	123,920,930	494,641,531	462,816,319	14,349,841

Figure 6.4

Private Trucking, 1987: Employment Statistics by Province or Territory of Domicile

Camionnage pour compte propre, 1987: Statistiques de l'emploi selon la province ou le territoire de domicile

		Canada	Newfound- land Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince- Édouard	Nova Scotia Nouvelle- Écosse
Firms reporting – Entreprises déclarantes	No. – Nbre	2,320	45	18	99
Drivers – full-time – Chauffeurs à temps plein	" "	51,759	597	71	748
Drivers – part-time – Chauffeurs à temps partiel	" "	12,551	185	80	232
Drivers – compensation – Chauffeurs – rémunération	\$	1,668,728,003	18,076,702	2,279,235	22,099,182
Drivers leased – full-time – Chauffeurs loués à temps plein	No. – Nbre	1,306	1	–	7
Drivers leased – part-time – Chauffeurs loués à temps partiel	No. – Nbre	367	–	–	–
Drivers leased – compensation – Chauffeurs loués – rémunération	\$	41,157,180	21,000	–	146,833
Drivers – total compensation – Chauffeurs – rémunération totale	\$	1,709,885,183	18,097,702	2,279,235	22,246,015
Mechanics – full-time – Mécaniciens à temps plein	No. – Nbre	6,773	215	21	150
Mechanics – part-time – Mécaniciens à temps partiel	" "	598	32	20	17
Mechanics – total compensation – Mécaniciens – rémunération totale	\$	213,484,693	6,506,919	854,922	3,964,380
Other – full-time – Autres à temps plein	No. – Nbre	9,419	181	39	129
Other – part-time – Autres à temps partiel	" "	1,393	51	36	19
Other – total compensation – Autres – rémunération totale	\$	272,830,602	4,165,372	1,650,691	2,919,771
Total – full-time – Total à temps plein	No. – Nbre	69,257	994	131	1,034
Total – part-time – Total à temps partiel	" "	14,909	268	136	268
Grand total – employees – employés	" "	84,166	1,262	267	1,302
Grand total – compensation – rémunération	\$	2,196,200,478	28,769,993	4,784,848	29,130,166
Average salary/employee – Traitement moyen des employés	\$	26,094	22,797	17,921	22,373
		New Brunswick Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba
Firms reporting – Entreprises déclarantes	No. – Nbre	49	670	731	79
Drivers – full-time – Chauffeurs à temps plein	" "	876	11,167	25,682	1,912
Drivers – part-time – Chauffeurs à temps partiel	" "	300	1,700	6,210	176
Drivers – compensation – Chauffeurs – rémunération	\$	22,961,294	350,465,266	861,150,753	55,661,815
Drivers leased – full-time – Chauffeurs loués à temps plein	No. – Nbre	–	282	938	14
Drivers leased – part-time – Chauffeurs loués à temps partiel	No. – Nbre	–	244	86	–
Drivers leased – compensation – Chauffeurs loués – rémunération	\$	–	12,266,323	26,166,858	493,000
Drivers – total compensation – Chauffeurs – rémunération totale	\$	22,961,294	362,731,589	887,317,611	56,154,815
Mechanics – full-time – Mécaniciens à temps plein	No. – Nbre	207	2,049	2,076	195
Mechanics – part-time – Mécaniciens à temps partiel	" "	25	211	119	15
Mechanics – total compensation – Mécaniciens – rémunération totale	\$	5,198,859	67,177,991	67,405,431	5,805,986
Other – full-time – Autres à temps plein	No. – Nbre	207	2,093	3,280	232
Other – part-time – Autres à temps partiel	" "	27	325	448	64
Other – total compensation – Autres – rémunération totale	\$	4,706,542	52,811,742	100,704,374	6,254,317
Total – full-time – Total à temps plein	No. – Nbre	1,290	15,591	31,976	2,353
Total – part-time – Total à temps partiel	" "	352	2,480	6,863	255
Grand total – employees – employés	" "	1,642	18,071	38,839	2,608
Grand total – compensation – rémunération	\$	32,866,695	482,721,322	1,055,427,416	68,215,118
Average salary/employee – Traitement moyen des employés	\$	20,016	26,712	27,174	26,156

Figure 6.4

Private Trucking, 1987: Employment Statistics by Province or Territory of Domicile – Concluded

Camionnage pour compte propre, 1987: Statistiques de l'emploi selon la province ou le territoire de domicile – fin

		Saskatchewan	Alberta
Firms reporting – Entreprises déclarantes	No. – Nbre	77	338
Drivers – full-time – Chauffeurs à temps plein	" "	1,229	4,328
Drivers – part-time – Chauffeurs à temps partiel	" "	262	2,567
Drivers – compensation – Chauffeurs – rémunération	\$	39,049,784	128,712,066
Drivers leased – full-time – Chauffeurs loués à temps plein	No. – Nbre	5	53
Drivers leased – part-time – Chauffeurs loués à temps partiel	No. – Nbre	3	10
Drivers leased – compensation – Chauffeurs loués – rémunération	\$	174,145	1,216,620
Drivers – total compensation – Chauffeurs – rémunération totale	\$	39,223,929	129,928,686
Mechanics – full-time – Mécaniciens à temps plein	No. – Nbre	195	642
Mechanics – part-time – Mécaniciens à temps partiel	" "	48	65
Mechanics – total compensation – Mécaniciens – rémunération totale	\$	5,567,000	22,615,657
Other – full-time – Autres à temps plein	No. – Nbre	264	1,228
Other – part-time – Autres à temps partiel	" "	28	263
Other – total compensation – Autres – rémunération totale	\$	7,917,590	39,259,938
Total – full-time – Total à temps plein	No. – Nbre	1,693	6,251
Total – part-time – Total à temps partiel	" "	341	2,905
Grand total – employees – employés	" "	2,034	9,156
Grand total – compensation – rémunération	\$	52,708,519	191,804,281
Average salary/employee – Traitement moyen des employés	\$	25,914	20,948
		British Columbia	Yukon and Northwest Territories
		Colombie-Britannique	Yukon et Territoires du Nord-Ouest
Firms reporting – Entreprises déclarantes	No. – Nbre	206	8
Drivers – full-time – Chauffeurs à temps plein	" "	5,061	88
Drivers – part-time – Chauffeurs à temps partiel	" "	807	32
Drivers – compensation – Chauffeurs – rémunération	\$	165,034,734	3,237,172
Drivers leased – full-time – Chauffeurs loués à temps plein	No. – Nbre	5	1
Drivers leased – part-time – Chauffeurs loués à temps partiel	No. – Nbre	24	–
Drivers leased – compensation – Chauffeurs loués – rémunération	\$	638,401	34,000
Drivers – total compensation – Chauffeurs – rémunération totale	\$	165,673,135	3,271,172
Mechanics – full-time – Mécaniciens à temps plein	No. – Nbre	955	68
Mechanics – part-time – Mécaniciens à temps partiel	" "	43	3
Mechanics – total compensation – Mécaniciens – rémunération totale	\$	26,369,551	2,017,997
Other – full-time – Autres à temps plein	No. – Nbre	1,722	44
Other – part-time – Autres à temps partiel	" "	106	26
Other – total compensation – Autres – rémunération totale	\$	49,738,135	2,702,130
Total – full-time – Total à temps plein	No. – Nbre	7,743	201
Total – part-time – Total à temps partiel	" "	980	61
Grand total – employees – employés	" "	8,723	262
Grand total – compensation – rémunération	\$	241,780,821	7,991,299
Average salary/employee – Traitement moyen des employés	\$	27,718	60,725

FUEL

Figure 6.5 presents data on the amount of fuel consumed, by type of fuel and the total fuel cost and, by province and territory of domicile of the carrier.

- The industry consumed 1.3 billion litres of fuel, of which 67.8% was diesel, 26.0% was gasoline, 5.6% was propane and 0.6% was natural gas. Ontario-domiciled carriers accounted for 57.9% of the total propane consumption and the carriers based in Alberta were the biggest consumers of natural gas, using 4.5 million litres out of a national total of 7.8 million litres.
- Except for carriers domiciled in Prince Edward Island, carriers in all provinces and territories consumed more diesel fuel than gasoline.
- The average fuel cost in Canada was 40.9 cents per litre. The average varied from a low of 36.3 cents per litre in Alberta to a high of 53.0 cents per litre in Prince Edward Island.
- At the national level, private carriers consumed 41.5 litres of fuel per 100 kilometres. The fuel consumption varied from a low of 27.4 litres per 100 kilometres for Nova Scotia-based carriers to a high of 47.5 litres per 100 kilometres for Ontario-based carriers.

CARBURANT

La figure 6.5 présente les données sur la quantité de carburant consommée, selon le type de carburant et le coût total du carburant, et selon la province et le territoire de domicile du transporteur.

- Les entreprises de camionnage ont consommé 1.3 milliard de litres de carburant, dont 67.8% était du diesel, 26.0% de l'essence, 5.6% du propane et 0.6% du gaz naturel. Les transporteurs domiciliés en Ontario ont consommé 57.9% du propane et les transporteurs domiciliés en Alberta ont consommé le plus de gaz naturel, soit 4.5 millions de litres sur un total de 7.8 millions de litres à l'échelle nationale.
- En général, les transporteurs ont consommé plus de diesel que d'essence, à l'exception des transporteurs domiciliés à l'Île-du-Prince-Édouard.
- Le coût moyen du carburant au Canada était de 40.9 cents le litre. La moyenne allait de 36.3 cents le litre en Alberta à 53.0 cents le litre à l'Île-du-Prince-Édouard.
- À l'échelle nationale, les transporteurs pour compte propre ont consommé 41.5 litres de carburant par 100 kilomètres. La consommation a varié, allant de 27.4 litres par 100 kilomètres pour les transporteurs domiciliés en Nouvelle-Écosse à 47.5 litres pour les transporteurs domiciliés en Ontario.

Figure 6.5

Private Trucking, 1987: Fuel Consumption and Fuel Expenses by Province or Territory of Domicile Camionnage pour compte propre, 1987: Consommation et dépenses de carburant, selon la province ou le territoire de domicile

	Firms reporting Entreprises déclarantes	Gasoline Essence	Diesel	Propane	Natural gas Gaz naturel	Total	Fuel cost total Coût total du carburant
	No. – Nbre	Litres	Litres	Litres	Litres	Litres	\$
Newfoundland – Terre-Neuve	45	8 380 145	13 232 244	18 333	–	21 630 722	9,536,283
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	18	3 055 106	1 503 342	2 962	–	4 561 410	2,417,848
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	99	7 360 411	14 833 641	27 499	–	22 221 551	10,398,368
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	49	7 845 500	15 798 382	650 000	–	24 293 882	11,001,907
Québec	670	66 856 966	219 620 744	2 200 330	651 301	289 329 341	131,716,225
Ontario	731	92 151 764	389 376 846	40 697 316	824 205	523 050 131	203,746,543
Manitoba	79	14 687 487	24 274 117	942 250	–	39 903 854	16,975,585
Saskatchewan	77	16 202 560	28 253 319	1 819 209	–	46 275 088	17,551,586
Alberta	338	74 301 020	76 715 854	16 576 105	4 469 829	172 062 808	62,427,773
British Columbia – Colombie-Britannique	206	34 610 468	67 726 540	7 358 917	1 903 205	111 599 130	47,107,993
Yukon and Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	8	2 600 745	4 355 932	–	–	6 956 677	2,632,722
CANADA TOTAL	2,320	328 052 172	855 690 961	70 292 921	7 848 540	1 261 884 594	515,512,833

Figure 6.6

Private Trucking, 1987: Estimated Distance Travelled in Province(s), Territories and United States
Camionnage pour compte propre, 1987: Distance estimative parcourue dans les provinces, les territoires et les États-Unis

	Number of firms operating in each region	Distance travelled
	Nombre d'entreprises opérant dans chaque région	Distance parcourue
	No. – Nbre	km
Newfoundland – Terre-Neuve	101	60 195 634
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	95	10 849 623
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	234	80 975 079
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	222	82 148 804
Québec	880	704 283 610
Ontario	947	1 101 534 100
Manitoba	193	103 535 784
Saskatchewan	243	155 320 013
Alberta	456	411 491 710
British Columbia – Colombie-Britannique	334	302 192 767
Yukon and Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	62	24 935 304
United States – États-Unis	204	59 823 832
CANADA TOTAL¹	2,320	3 037 462 428

¹ This is the number of firms operating in Canada and not the sum of the number of carriers operating in each area.

¹ Ceci est le nombre d'entreprises opérant au Canada, et non la somme des transporteurs opérant dans chaque région

DISTANCE TRAVELLED

Summary information, on the distance travelled and the number of carriers operating in each province, territory and the United States by private trucking fleets (excluding broker operators) is provided in Figure 6.6.

- Of the 3.0 billion km travelled by all power units, 35% of the distance was travelled in Ontario, 22% in Quebec, 13% in Alberta and 10% in British Columbia. Canadian-domiciled carriers also travelled 82 million km in the United States, which represents 2% of the total kilometres travelled by Canadian carriers.
- A total of 947 carriers operated in the province of Ontario, while 880 carriers operated in the province of Quebec.
- The number of carriers operating in the United States was 204.

EQUIPMENT OPERATED

Data presented in Figure 6.7 describe in detail the types of equipment operated by private truckers.

- The private trucking industry operated a total of 127,949 units of equipment, consisting of 87,708 straight trucks, 12,073 road tractors and 28,168 trailers.
- At the national level, 11,103 or 8.7% of all equipment operated was leased. Of the total leased units, 54.1% were straight trucks, 18.5% were linehaul tractors, 3.2% were city tractors, and 24.2% were trailers. Ontario-domiciled carriers leased 50.4% of the total leased equipment.

DISTANCE PARCOURUE

La figure 6.6 donne des renseignements sommaires sur la distance parcourue et le nombre de transporteurs dans chaque province, chaque territoire, et aux États-Unis, selon le parc de véhicules des transporteurs pour compte propre (chauffeurs contractants non compris).

- L'ensemble des unités motorisées ont parcouru 3.0 milliards de kilomètres, 35% de cette distance ayant été parcourue en Ontario, 22% au Québec, 13% en Alberta et 10% en Colombie-Britannique. Les transporteurs domiciliés au Canada ont également parcouru 82 millions de kilomètres aux États-Unis, ce qui représente 2% du nombre total de kilomètres parcourus par les transporteurs canadiens.
- Au total, 947 transporteurs travaillaient dans la province de l'Ontario et 880, dans la province du Québec.
- Le nombre de transporteurs qui travaillaient aux États-Unis était de 204.

MATÉRIEL EN SERVICE

Les données de la figure 6.7 décrivent en détail le genre de matériel exploité par les transporteurs pour compte propre.

- Les transporteurs pour compte propre ont exploité au total 127,949 véhicules, dont 87,708 camions, 12,073 tracteurs routiers, et 28,168 remorques.
- A l'échelle nationale, 11,103 véhicules étaient loués, soit 8.7% de tout le matériel en service: 54.1% étaient des camions, 18.5% des tracteurs routiers de longue distance, 3.2% des tracteurs routiers de ville et 24.2% des remorques. Les transporteurs domiciliés en Ontario ont loué 50.4% de tout le matériel loué.

Figure 6.7

Private Trucking, 1987: Equipment Operated

No.												Canada		New-found-land		Prince Edward Island		Nova Scotia		New-Brunswick		Québec			Ontario	
												Terre-Neuve		Île-du-Prince-Édouard		Nouvelle-Écosse		Nouveau-Brunswick								
		number – nombre																								
1	Firms reporting	2,320		45		18		99		49		670		731												
2	Straight trucks	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)											
3	Van-under 10,000 lbs. (4 540 kg)	15,303	1,061	294	66	132	4	433	–	209	19	3,528	168	5,346	547											
4	Van-over 10,000 lbs. (4 540 kg)	8,856	1,134	113	–	90	2	130	3	107	17	3,340	351	3,106	523											
5	Rack and flatbed	4,824	241	95	1	19	1	147	–	148	3	573	20	1,265	133											
6	Tank	2,368	241	16	–	7	–	27	–	77	–	460	1	715	206											
7	Dump	9,484	308	305	9	23	–	269	–	161	–	2,089	86	3,148	187											
8	Pick-ups	28,267	2,162	778	99	516	10	701	9	1,030	22	4,590	448	5,549	548											
9	Others	12,595	864	212	14	60	1	278	44	338	19	1,356	215	7,203	334											
10	Total	81,697	6,011	1,813	189	847	18	1,985	56	2,070	80	15,936	1,289	26,332	2,478											
Road tractors																										
11	Linehaul	7,356	2,056	64	–	29	–	184	14	158	6	1,804	430	3,152	1,426											
12	City	2,307	354	12	–	8	–	31	–	15	2	738	98	818	209											
13	Total	9,663	2,410	76	–	37	–	215	14	173	8	2,542	528	3,970	1,635											
Trailers (semi and full)																										
14	Van	13,109	1,855	78	–	28	–	103	–	132	12	2,472	792	7,771	960											
15	Rack and flatbed	5,610	259	37	–	11	–	105	11	92	–	1,156	145	2,304	65											
16	Tank	2,182	210	5	–	1	–	24	–	32	–	513	9	904	189											
17	Dump	1,952	52	11	–	10	–	89	–	47	–	413	12	881	40											
18	Others	2,633	306	4	–	8	–	61	3	8	–	890	17	915	234											
20	Total	25,486	2,682	135	–	58	–	382	14	311	12	5,444	975	12,775	1,488											
21	GRAND TOTAL	116,846	11,103	2,024	189	942	18	2,582	84	2,554	100	23,922	2,792	43,077	5,601											

(1) Owned.

(2) Leased.

Figure 6.7

Camionnage pour compte propre, 1987: Matériel en service

Manitoba		Saskatchewan		Alberta		British Columbia Colombie-Britannique		Yukon and N.W.T. Yukon et T. N.-O.			
number – nombre											
79		77		338		206		2		Entreprises déclarantes	1
(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	Camions	2
848	39	344	66	2,989	130	1,173	19	7	3	Fourgons moins de 10,000 lbs. (4 540 kg)	3
219	36	244	21	675	50	831	131	1	–	Fourgons plus de 10,000 lbs. (4 540 kg)	4
123	–	184	–	1,522	68	736	15	12	–	Plats et à ridelles	5
115	–	252	–	498	29	190	5	11	–	Citerne	6
242	4	715	4	808	14	1,644	4	80	–	A benne	7
1,219	10	1,739	59	7,817	683	4,133	248	195	26	Pick-up	8
450	65	422	–	1,169	155	1,081	17	26	–	Autres	9
3,216	154	3,900	150	15,478	1,129	9,788	439	332	29	Total	10
Tracteurs routiers											
295	32	349	10	842	127	427	11	52	–	De longue distance	11
88	2	39	10	171	19	387	14	–	–	De ville	12
383	34	388	20	1,013	146	814	25	52	–	Total	13
Remorques et semi-remorques											
396	2	601	11	812	72	716	6	–	–	Fourgons	14
532	–	170	–	620	21	557	17	26	–	Plats et à ridelles	15
66	2	138	–	348	8	134	2	17	–	Citerne	16
121	–	122	–	130	–	100	–	28	–	À benne	17
114	23	49	7	345	12	239	10	–	–	Autres	18
1,229	27	1,080	18	2,255	113	1,746	35	71	–	Total	19
4,828	215	5,368	188	18,746	1,388	12,348	499	455	296,	TOTAL GÉNÉRAL	20

(1) Possédés.

(2) Loués.

- Of the 87,708 straight trucks operated, 30.0% were vans and 34.7% were pick-up trucks. Of the straight trucks operated, 7.4% were leased.
- Carriers domiciled in Ontario leased 29.2% of the total road tractors operated, and Quebec carriers leased 17.2% of their total. These two provinces account for 2,163, or 89.8%, of the total leased tractors. Of the total road tractors operated, 78.0% were linehaul tractors.
- Of the 28,168 trailers operated, 53.1% were van trailers and 20.8% were rack and flatbed trailers. Ontario-based carriers leased 55.5% of the leased trailers, and Quebec based carriers another 36.3%.
- The overall trailer-to-tractor ratio for Canada was 2:1. This varied from a high of 3:1 for Manitoba to a low of 1:1 for the Yukon and the Northwest Territories-based carriers.

Figure 6.8 presents a summary of the private trucking fleet by age.

- A major portion, 48.5% of total equipment operated, was between 2-6 years old, 28.0% was between 7-11 years old, 11.9% was 12 years or over and the remaining 11.6% was 1 year old.
- 58.4% of owned trailers were seven or more years old, 25.2% were twelve or more years old.
- 25.0% of leased vehicles were one year old, 84.7% were under six years old.
- 43.2% of owned road tractors were seven or more years old.

EQUIPMENT OPERATED, DISTANCE TRAVELLED, AND TYPE OF FUEL CONSUMED

Figure 6.9 relates information about equipment operated to distances travelled and fuel consumed.

- Road tractors travelled over three times as far annually as straight trucks, and the use of diesel fuel was more prevalent among road tractors than straight trucks. The average distance travelled per straight truck was 24 431 km per year and 79 055 km per year for road tractors.
- Approximately 42.3% of fuel consumed by straight trucks was gasoline; 47.4% was diesel and 9.2% was propane. The average distance travelled by gasoline-fuelled straight trucks was 21 342 km per year, with an average fuel consumption rate of 31.5 L per 100 km. For diesel-fuelled trucks, the corresponding numbers were 31 526 km per year and 39.4 L per 100 km, and for propane-fuelled trucks 20 337 km per year and 38.2 L per 100 km.
- In contrast to straight trucks, 97.9% of fuel consumed by road tractors was diesel fuel. The average distance travelled by diesel-powered road tractors was 79 429 km per year and the average fuel consumption rate was 53.7 L per 100 km. Corresponding numbers for gasoline-fuelled tractors were 69 300 km per year and 46.8 L per 100 km. Propane-fuelled tractors averaged 53 023 km per year and the average fuel consumption rate was 31.1 L per 100 km.

- Des 87,708 camions exploités, 30.0% étaient des fourgons et 34.7% des camionnettes. De l'ensemble des camions exploités, 7.4% étaient loués.
- Les transporteurs ontariens ont loué 29.2% du nombre total de tracteurs routiers qu'ils exploitaient, et les transporteurs du Québec en ont loué 17.2%. Ces deux provinces ont loué 89.8% du nombre total de tracteurs loués (2,163 véhicules). Du nombre total de tracteurs routiers exploités, 78.0% étaient des tracteurs de longue distance.
- Des 28,168 remorques exploitées, 53.1% étaient des fourgons et 20.8% étaient des remorques à ridelles et à plates-formes. Les transporteurs de l'Ontario ont loué 55.5% des remorques et les transporteurs du Québec, 36.3%.
- Le ratio remorque/tracteur, pour l'ensemble du Canada, était de 2:1. Il variait de 3:1 pour les transporteurs du Manitoba à 1:1 pour les transporteurs du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest.

La figure 6.8 présente des données sommaires sur l'âge du parc de véhicules exploité par les transporteurs pour compte propre.

- Une grande partie (48.5%) de l'ensemble du matériel exploité avait de 2 à 6 ans, 28.0% avait de 7 à 11 ans, 11.9% avait 12 ans ou plus et l'autre 11.6% avait 1 an.
- De toutes les remorques possédées par les transporteurs, 58.4% avaient sept ans ou plus et 25.2%, douze ans ou plus.
- De tous les véhicules loués, 25.0% avaient un an et 84.7% moins de six ans.
- De tous les tracteurs routiers possédés par les transporteurs, 43.2% avaient sept ans ou plus.

MATÉRIEL EN SERVICE, DISTANCE PARCOURUE ET TYPE DE CARBURANT CONSOMMÉ

La figure 6.9 établit un rapport entre, d'une part, les données sur le matériel en service et, d'autre part, la distance parcourue et le carburant consommé.

- Les tracteurs routiers ont parcouru trois fois plus de kilomètres par année que les camions et ont utilisé plus souvent du diesel. En moyenne, chaque camion a parcouru 24 431 kilomètres par année et chaque tracteur routier, 79 055 kilomètres par année.
- Environ 42.3% du carburant consommé par les camions était de l'essence, 47.4% du diesel et 9.2% du propane. En moyenne, les camions à essence ont parcouru 21 342 kilomètres par année et ont consommé 31.5 litres par kilomètre. Les camions à diesel et les camions à propane, pour leur part, ont parcouru respectivement 31 526 kilomètres et 20 337 kilomètres par année et consommé 39.4 litres et 38.2 litres par 100 kilomètres.
- Contrairement aux camions, les tracteurs routiers ont consommé 97.9% de diesel. En moyenne, les tracteurs routiers à diesel ont parcouru 79 429 kilomètres par année et consommé 53.7 litres par 100 kilomètres. Les chiffres correspondants pour les tracteurs à essence sont 69 300 kilomètres par année et 46.8 litres par 100 kilomètres, et pour les tracteurs au propane, 53 023 kilomètres par année et 31.1 litres par 100 kilomètres.

Figure 6.8

Private Trucking, 1987: Equipment Operated By Model Year

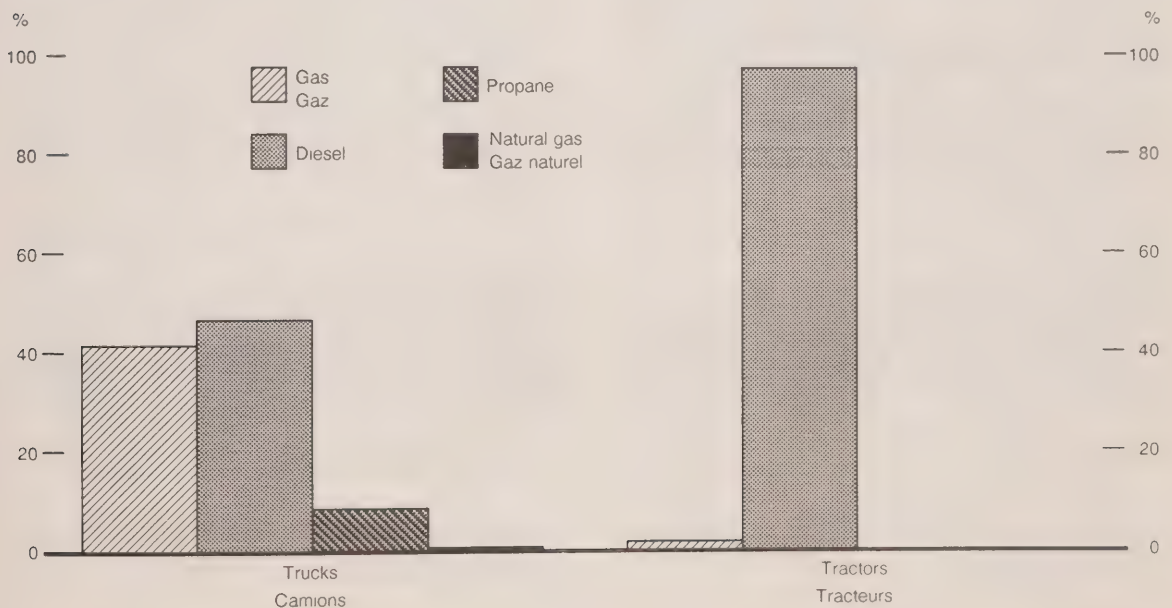
Camionnage pour compte propre, 1987: Matériel en service selon l'année des modèles

Model year L'année des modèles	Light-trucks-no. under 10,000 lbs. (4540 kg)		Trucks-no. over 10,000 lbs. (4540 kg)		Road-tractors-no.		Trailers-no.	
	Camions légers-nbre moins de 10,000 lbs (4540 kg)		Camions-nbre plus de 10,000 lbs (4540 kg)		Tracteurs routiers- nbre		Remorques-nbre	
	Owned	Leased	Owned	Leased	Owned	Leased	Owned	Leased
	Possédés	Loués	Possédés	Loués	Possédés	Loués	Possédés	Loués
Prior to 1977 - Précédent 1977	2,490	84	4,806	82	1,197	31	6,420	124
1977 to/à 1981	13,258	340	9,763	366	2,981	296	8,470	372
1982 to/à 1986	28,170	2,022	13,895	1,398	4,522	1,514	8,820	1,694
1987	6,366	1,232	2,949	487	963	569	1,776	492
Total	50,284	3,678	31,413	2,333	9,663	2,410	25,486	2,682

Figure 6.9

Private Trucking 1987: Type of Fuel Consumed by Trucks and Tractors

Camionnage pour compte propre, 1987: Type de carburant consommé par les camions et les tracteurs



BROKER OPERATORS

Information concerning the use of broker operators by private truckers is shown in Figure 6.10. It is observed that the averages based on these data can vary considerably from one year to the next and from one province to the other. This is due to the fact that brokers may be working full-time or part-time and the demand by carriers for such services may change. Following are the observations based on 1987 data reported:

- Private truckers spent 318.0 million, or 7.3%, of total operating expenses to purchase the services of broker operators. Carriers domiciled in the province of New Brunswick spent the highest proportion, 17.3% of their operating expenses, on these services. On the other hand, carriers domiciled in Prince Edward Island spent a low of 0.2%.
- There were a total of 4,978 brokers employed. The average compensation per broker was \$63,874 at the national level. However, an average broker working for carriers based in the Yukon and Northwest Territories received \$140,054, followed by \$110,369 for those based in British Columbia.
- Brokers working for private carriers used 2,080 straight trucks, 2,638 linehaul tractors and 203 city tractors. In 1987, the average distance travelled per straight truck was 36 050 km, 47.6% more than the average distance per straight truck for total private carriers (24 432 km).
- The average distance per road tractor was 67 956 km, 20.0% less than the corresponding distance by total private carriers (84 942 km).
- The average distance travelled by power units varied considerably from province to province. For example, the average distance per straight truck was 54 387 km for carriers domiciled in British Columbia, but only 6 000 km for those based in New Brunswick. The average distance per road tractor varied even more. The average for Newfoundland domiciled carriers was 47 752 km and 200 000 km for the Yukon and the Northwest Territories based carriers.
- The average cost per kilometre for a broker operator was \$1.18 at the national level, but only \$0.47 for those engaged by carriers domiciled in Saskatchewan. Broker operators working for British Columbia-based carriers were paid the highest, at \$1.74 per kilometre.

INDUSTRY ACTIVITY

The activities of the private trucking industry in the context of tonnes transported, tonne-kilometres performed and the number of intercity trips made are detailed in Figures 6.11 to 6.14. A review of the data indicates that:

- 90.5% of the total intercity tonnage of freight transported was carried within the province or territory of origin (intraprovincial transport).
- Intraprovincial transport also accounted for 90.8% of the total number of intercity trips and 77.3% of the total intercity tonne-kilometres performed.

CHAUFFEURS CONTRACTANTS

La figure 6.10 présente des données sur l'utilisation des chauffeurs contractants par les transporteurs pour compte propre. À noter que les moyennes établies à partir de ces données peuvent varier considérablement d'une année à l'autre et d'une province à l'autre. Cela est dû au fait que les chauffeurs contractants peuvent travailler à plein temps ou à temps partiel et que la demande de tels services peut varier. Les observations suivantes ont été dégagées des données de 1987:

- Les transporteurs pour compte propre ont consacré 318.0 millions de dollars ou 7.3% des dépenses d'exploitation totales à l'achat de services de chauffeurs contractants. Ce sont les transporteurs domiciliés au Nouveau-Brunswick qui ont consacré la plus grande portion (17.3%) de leurs dépenses d'exploitation à ce titre. Par contre, les transporteurs domiciliés à l'Île-du-Prince-Édouard n'y ont consacré que 0.2%.
- Pour les 4,978 chauffeurs contractants occupés, la rémunération moyenne par chauffeur s'établissait à \$63,874 au niveau national. Cependant, un chauffeur à l'emploi de transporteurs domiciliés au Yukon ou dans les Territoires du Nord-Ouest recevait en moyenne \$140,054, tandis que le chauffeur à l'emploi de transporteurs de la Colombie-Britannique recevait \$110,369.
- Les chauffeurs contractants qui travaillaient pour des transporteurs pour compte propre exploitaient 2,080 camions, 2,638 tracteurs routiers de longue distance et 203 tracteurs routiers de ville. En 1987, les chauffeurs contractants ont parcouru en moyenne 36 050 kilomètres par camion, soit 47.6% de plus que la distance moyenne parcourue par camion pour l'ensemble des transporteurs pour compte propre (24 432 kilomètres).
- Les chauffeurs contractants ont parcouru en moyenne 67 956 kilomètres par tracteur routier, soit 20.0 % de moins que la distance correspondante pour l'ensemble des transporteurs pour compte propre (84 942 kilomètres).
- La distance moyenne parcourue par les unités motorisées a varié beaucoup d'une province à l'autre. Par exemple, la distance moyenne parcourue par camion était de 54 387 kilomètres en Colombie-Britannique, mais de seulement 6 000 kilomètres au Nouveau-Brunswick. La distance moyenne parcourue par tracteur routier variait encore plus, la moyenne allant de 47 752 kilomètres à Terre-Neuve à 200 000 au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest.
- Le coût moyen par kilomètre pour les services de chauffeurs contractants s'établissait à \$1.18 au niveau national, mais ne s'élevait qu'à \$0.47 en Saskatchewan. Le coût moyen le plus élevé, soit \$1.74 par kilomètre, a été enregistré en Colombie-Britannique.

ACTIVITÉ DE L'INDUSTRIE

Les données sur l'industrie du camionnage pour compte propre au titre du nombre total de tonnes transportées, de tonnes-kilomètres parcourues et de déplacements interurbains sont présentées aux tableaux 6.11 à 6.14. Les données révèlent les faits suivants:

- 90.5% du tonnage total interurbain a été transporté à l'intérieur de la province ou du territoire d'origine (transport intraprovincial).
- Le transport intraprovincial a représenté 90.8% du nombre total de voyages interurbains et 77.3% du nombre total de tonnes-kilomètres transportées sur des parcours interurbains.

- Intraprovincial Ontario movements accounted for 41.0% of the total intercity tonnes transported, 42.2% of the intercity trips and 31.8% of the intercity tonne-kilometres performed.
- A total of 1 397 596 tonnes originated in the United States. Of these, 48.0% were destined to Quebec, 41.9% to Ontario, 8.7% to Manitoba, Alberta and British Columbia and only 1.4% to the Atlantic provinces. While 89.9% of the total tonnes carried from the United States was destined for Ontario and Quebec, 98.2% of the total tonnage shipped to the United States originated from Ontario and Quebec.
- The average tonnes per trip for all intercity movements was 19.8. Intraprovincially, this figure varied from a low of 13.9 tonnes per trip in Prince Edward Island to a high of 22.6 tonnes per trip in Nova Scotia and Quebec.
- Internationally, 62,894 trips and 1.4 billion tonnes originated in the United States which is almost three times the trips and tonnage destined for the United States.
- A major proportion of commodity movements took place intra-regionally. 98.4% of the tonnage originating in Manitoba, Saskatchewan and Alberta remained within the region. The province of Quebec exported to other regions and the United States highest proportion, 9.0% of the total tonnes transported. There were no intra movements within United States (Figure 6.14).

COMMODITIES TRANSPORTED

Data on the top fifty commodities carried by private truckers in 1987 are provided in Figure 6.15.

- The top ten commodities, ranked in terms of tonnes carried, represent 58.5% of the total tonnes transported and 56.2% of the total tonne-kilometres performed.
- Petroleum and coal products have the highest tonnage of 13.0 million, representing 18.8% of the grand total and 2.6 billion tonne-kilometres (16.5% of the grand total). Both tonnage and tonne-kilometres are over twice that of the next-ranked category, other food preparations with 6.0 million tonnes and 1.2 billion tonne-kilometres.
- Sand, gravel and crude stone dropped from third place in 1986, with a total tonnage of 3.9 million, to seventh rank in 1987, with 2.2 million in tonnage.
- Non-alcoholic beverages took over third place with tonnage of 3.8 million, followed closely by general freight with 3.7 tonnes. The tonne-kilometres associated with general freight were, however, 1.5 times those performed by non-alcoholic beverages, implying that general freight travels longer distances.

- Les mouvements intraprovinciaux en Ontario ont figuré pour 41.0% du total des tonnes transportées sur des parcours interurbains, 42.2% des voyages interurbains et 31.8% des tonnes-kilomètres transportées sur des parcours interurbains.
- Au total, 1 397 596 tonnes provenaient des États-Unis. De ce nombre, 48.0% étaient destinées au Québec, 41.9% à l'Ontario, 8.7% au Manitoba, à l'Alberta et à la Colombie-Britannique, et 1.4% seulement aux provinces de l'Atlantique. Bien que 89.9% du tonnage total en provenance des États-Unis était destiné à l'Ontario et au Québec, 98.2% du tonnage total expédié vers les États-Unis provenait de l'Ontario et du Québec.
- Le nombre moyen de tonnes par voyage pour l'ensemble des mouvements interurbains se chiffrait à 19.8. Ce chiffre a varié d'une province à l'autre, de 13.9 tonnes par voyage à l'Île-du-Prince-Édouard à 22.6 tonnes par voyage en Nouvelle-Écosse et au Québec.
- Sur le plan international, il y a presque trois fois plus de voyages (62,894) et de tonnage (1.4 milliards de tonnes) ayant un point d'origine aux États-Unis que de voyages et de tonnage à destination des États-Unis.
- Une grande partie des mouvements de marchandises a eu lieu à l'intérieur d'une même région. En ce qui concerne le tonnage en provenance du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, 98.4% a été transporté à l'intérieur de la région. La province du Québec a exporté le plus de marchandises vers les autres régions et les États-Unis, soit 9.0% du nombre total de tonnes transportées. On ne rapporte aucun mouvement à l'intérieur même des États-Unis (voir tableau 6.14).

PRODUITS TRANSPORTÉS

Les données sur les cinquante principaux produits transportés par les camionneurs pour compte propre en 1987 sont présentées au tableau 6.15

- Les dix principaux produits, selon un classement fondé sur le nombre de tonnes transportées, représentent 58.5% du tonnage total transporté et 56.2% du nombre total de tonnes-kilomètres transportées.
- Les dérivés du pétrole et de la houille occupent le premier rang avec 13.0 millions de tonnes transportées (soit 18.8% du tonnage total) et 2.6 milliards de tonnes-kilomètres transportées (16.5% du nombre total de tonnes-kilomètres). Ces chiffres représentent plus du double du tonnage des autres préparations alimentaires, qui viennent au deuxième rang avec 6.0 millions de tonnes et 1.2 milliards de tonnes-kilomètres transportées.
- Le sable, le gravier et la pierre brute, qui occupaient le troisième rang en 1986 avec un tonnage de 3.9 millions de tonnes, se sont retrouvés au septième rang en 1987 avec 2.2 millions de tonnes.
- Les boissons non alcooliques occupaient le troisième rang avec 3.8 millions de tonnes, suivies de près du fret général avec 3.7 millions de tonnes. Le nombre de tonnes-kilomètres de fret général dépassait d'une fois et demie celui des boissons non alcooliques, ce qui suppose que le fret général a été transporté sur de plus longues distances.

Figure 6.10

Private Trucking, 1987: Broker Operators by Province or Territory of Domicile

			Canada	Newfound- land and Prince Edward Island Terre-Neuve et Île-du- Prince- Édouard	Nova Scotia Nouvelle- Écosse	New- Brunswick Nouveau- Brunswick	Québec	Ontario
No.								
1	Number full-time and part-time broker operators	No. - Nbre	4,978	79	195	168	1,293	1,450
2	Cost of brokers	\$	317,965,809	3,822,694	7,059,286	14,604,917	66,973,272	99,225,529
Straight trucks:								
3	Van-under 10,000 lbs. (4540 kg)		169	40	19	-	1	32
4	Van-over 10,000 lbs. (4540 kg)		191	5	-	-	67	25
5	Rack and flatbed		292	6	-	9	156	29
6	Tank		200	6	2	-	154	15
7	Dump		1,221	1	70	-	317	506
8	Total trucks		2,080	58	91	9	695	604
Road tractors:								
9	Linehaul	No. - Nbre	2,638	26	97	157	512	774
10	City	"	203	-	11	2	53	114
11	Total road tractors	"	2,856	26	108	159	565	893
12	Total equipment		4,926	84	199	168	1,261	1,496
Estimated distance travelled :								
13	Trucks	km	74 908 959	1 655 000	2 675 792	54 000	27 122 576	20 058 640
14	Linehaul tractors	"	182 090 076	1 215 542	3 148 000	9 539 000	34 525 753	57 210 832
15	City tractors	"	11 916 081	-	2 991 131	48 000	2 191 050	5 325 900
16	Total distance travelled " per trucks		74 983 959	1 655 000	2 675 792	54 000	27 122 576	20 118 640
17	Total distance travelled " per tractors		194 081 157	1 215 542	6 139 131	9 587 000	36 716 803	62 596 732
18	Average distance travelled per trucks	"	36 050	48 684	29 404	6 000	39 025	33 309
19	Average distance travelled per tractors	"	67 956	46 752	56 844	60 296	64 985	70 097

Figure 6.10

Camionnage pour compte propre, 1987: chauffeurs contractants selon la province ou le territoire de domicile

Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon and Northwest Territories Yukon et Territoires du Nord-Ouest			N°
123	142	951	577	–	No. – Nbre	Chauffeurs contractants à temps plein et à temps partiel	1
7,959,099	9,117,571	45,461,817	63,741,624	–	\$	Coût des chauffeurs contractants	2
Camions:							
14	–	62	1	–		Fourgons moins de 10,000 lbs. (4 540 kg)	3
80	–	14	–	–		Fourgons plus de 10,000 lbs. (4 540 kg)	4
3	–	42	47	–		Plats et à ridelles	5
–	15	7	1	–		Citerne	6
27	42	184	74	–		À benne	7
124	57	319	123	–		Total des camions	8
Tracteurs routiers:							
7	100	578	387	–	No. – Nbre	De longue distance	9
4	–	3	16	–	"	De ville	10
11	100	591	403	–	"	Total des tracteurs	11
135	157	900	526	–	"	Total des équipements	12
Distance estimative parcourue:							
5 189 214	2 113 950	9 350 207	6 689 580	–	km	Camions	13
1 664 000	17 264 600	28 274 392	29 247 957	–	"	Tracteurs de longue distance	14
40 000	–	340 000	980 000	–	"	Tracteurs de ville	15
5 189 214	2 113 950	9 365 207	6 689 580	–	"	Distance totale parcourue par camion	16
1 704 000	17 264 600	28 629 392	30 227 957	–	"	Distance totale parcourue par tracteur	17
41 849	37 087	29 358	54 387	–	"	Distance moyenne parcourue par camion	18
154 909	172 646	48 442	274 384	–	"	Distance moyenne parcourue par tracteur routier	19

Figure 6.11

Private Trucking, 1987: Estimated Tonnes Transported for Intercity Movements, All Commodities

No.	Destination	New-found-land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba
	Terre-Neuve	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick				
	Origin							
1	Newfoundland	469 031	—	20 664	163	1 247	2 246	—
2	Prince Edward Island	—	212 519	45 175	16 354	631	57	—
3	Nova Scotia	20 580	10 355	1 788 735	87 067	71 783	20 938	—
4	New Brunswick	—	20 572	220 040	1 869 105	232 713	12 705	—
5	Quebec	—	20	19 236	35 734	18 699 803	1 512 340	—
6	Ontario	1 632	57	1 842	9 833	1 668 741	28 375 271	76 412
7	Manitoba	—	—	—	—	6	23 719	1 413 667
8	Saskatchewan	—	—	—	—	—	8 481	56 770
9	Alberta	—	—	—	—	3 556	15 536	25 296
10	British Columbia	—	—	—	—	—	1 370	5 667
11	Yukon	—	—	—	—	—	—	—
12	Northwest Territories	—	—	—	—	—	—	—
13	United States	—	2 131	5 178	12 092	671 297	585 021	78 343
14	Total	491 243	245 654	2 100 870	2 030 348	21 349 777	30 557 684	1 656 155

Figure 6.12

Private Trucking, 1987: Estimated Tonne-kilometres Performed for Intercity Movements, All Commodities

No.	Destination	New-found-land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba
		Terre-Neuve	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick			
Origin								
1	Newfoundland	79 511 832	—	12 413 460	290 176	2 456 615	7 699 784	—
2	Prince Edward Island	—	15 829 084	12 940 759	3 600 917	896 902	165 572	—
3	Nova Scotia	12 399 060	4 607 903	267 298 177	37 074 199	87 518 704	33 686 560	—
4	New Brunswick	—	5 994 374	59 949 479	204 232 672	82 348 114	19 645 795	—
5	Quebec	—	35 516	28 695 031	26 126 158	3 057 643 615	728 877 431	—
6	Ontario	5 715 360	165 572	3 386 644	13 871 409	664 517 323	5 065 970 819	66 320 535
7	Manitoba	—	—	—	—	16 382	49 927 365	245 154 863
8	Saskatchewan	—	—	—	—	—	22 849 507	35 022 424
9	Alberta	—	—	—	—	20 453 437	54 215 204	34 849 771
10	British Columbia	—	—	—	—	—	5 525 225	13 212 808
11	Yukon	—	—	—	—	—	—	—
12	Northwest Territories	—	—	—	—	—	—	—
13	United States	—	1 641 996	5 445 926	2 624 044	437 625 707	275 575 460	40 128 358
14	Total	97 626 252	28 274 445	390 129 476	287 819 575	4 353 476 799	6 264 138 722	434 688 759

Figure 6.11

Camionnage pour compte propre, 1987: Nombre estimatif de tonnes transportées au cours de voyages interurbains, tous les produits

Saskat- chewan	Alberta	British Columbia	Yukon	Northwest Territories	United States	Total	Destination	Nº
		Colombie- Britannique		Territoires du Nord- Ouest	États-Unis		Origine	
-	-	-	-	-	-	493 351	Terre-Neuve	1
-	-	-	-	-	-	274 736	Île-du-Prince-Édouard	2
-	-	-	-	-	-	1 999 458	Nouvelle-Écosse	3
-	-	-	-	-	-	2 355 135	Nouveau-Brunswick	4
-	3 556	-	-	-	285 799	20 556 488	Québec	5
2 947	4 715	661	-	-	185 549	30 327 660	Ontario	6
25 261	33 646	2 547	-	-	4 715	1 503 561	Manitoba	7
1 530 744	107 627	1 262	-	-	-	1 704 884	Saskatchewan	8
37 251	4 591 292	66 246	-	-	2 880	4 742 057	Alberta	9
931	135 489	3 631 995	240	-	1 179	3 776 871	Colombie-Britannique	10
-	-	240	-	-	-	240	Yukon	11
-	4 953	-	-	-	-	4 953	Territoires du Nord-Ouest	12
-	3 302	40 232	-	-	-	1 397 596	États-Unis	13
1 597 134	4 884 580	3 743 183	240	-	480 122	69 136 990	Total	14

Figure 6.12

Camionnage pour compte propre, 1987: Nombre estimatif de tonnes-kilomètres transportées au cours de voyages interurbains, tous les produits

Saskat- chewan	Alberta	British Columbia	Yukon	Northwest Territories	United States	Total	Destination	Nº
		Colombie- Britannique		Territoires du Nord- Ouest	États-Unis		Origine	
-	-	-	-	-	-	102 371 867	Terre-Neuve	1
-	-	-	-	-	-	33 433 234	Île-du-Prince-Édouard	2
-	-	-	-	-	-	442 584 603	Nouvelle-Écosse	3
-	-	-	-	-	-	372 170 434	Nouveau-Brunswick	4
-	20 453 437	-	-	-	159 475 928	4 021 307 116	Québec	5
7 836 650	15 564 281	2 416 489	-	-	75 912 698	5 921 677 780	Ontario	6
15 255 948	50 115 258	6 248 968	-	-	1 358 092	368 076 876	Manitoba	7
923 563 351	54 193 794	2 065 584	-	-	-	1 037 694 660	Saskatchewan	8
24 834 257	1 544 223 178	73 400 824	-	-	9 360 000	1 761 336 671	Alberta	9
1 509 659	126 565 881	923 584 770	616 320	-	797 247	1 071 811 910	Colombie-Britannique	10
-	-	616 320	-	-	-	616 320	Yukon	11
-	8 860 078	-	-	-	-	8 860 078	Territoires du Nord-Ouest	12
-	10 450 856	35 382 705	-	-	-	808 875 052	États-Unis	13
972 999 865	1 830 426 763	1 043 715 660	616 320	-	246 903 965	15 950 816 601	Total	14

Figure 6.13

Private Trucking, 1987: Estimated Number of Intercity Trips, All Commodities

Camionnage pour compte propre, 1987: Nombre estimatif de voyages interurbains, tous les produits

Destination	Newfoundland Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard	Nova Scotia Nouvelle-Écosse	New Brunswick Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba
Origin - Origine							
Newfoundland - Terre-Neuve	35,170	-	587	9	116	140	-
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	-	15,295	2,010	1,236	106	3	-
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	582	355	79,087	4,784	2,685	1,422	-
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	-	2,417	12,790	90,018	7,979	776	-
Québec	-	6	371	1,862	827,169	66,054	-
Ontario	90	3	87	695	93,830	1,471,396	4,995
Manitoba	-	-	-	-	1	1,395	97,545
Saskatchewan	-	-	-	-	-	331	3,953
Alberta	-	-	-	-	198	671	1,147
British Columbia - Colombie-Britannique	-	-	-	-	-	101	276
Yukon	-	-	-	-	-	-	-
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	-	-	-	-	-	-	-
United States - États-Unis	-	85	315	702	29,698	26,264	3,737
Total	35,842	18,161	95,247	99,306	961,782	1,568,553	111,653
	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest	United States États-Unis	Total
Origin - Origine							
Newfoundland - Terre-Neuve	-	-	-	-	-	-	36,022
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	-	-	-	-	-	-	18,650
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	-	-	-	-	-	-	88,915
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	-	-	-	-	-	-	113,980
Québec	-	198	-	-	-	14,998	910,658
Ontario	119	272	50	-	-	7,321	1,578,858
Manitoba	1,224	711	156	-	-	200	101,232
Saskatchewan	71,318	5,602	106	-	-	-	81,310
Alberta	1,955	218,585	3,595	-	-	144	226,295
British Columbia - Colombie-Britannique	58	8,032	259,965	24	-	260	268,716
Yukon	-	-	24	-	-	-	24
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	-	312	-	-	-	-	312
United States - États-Unis	-	167	1,926	-	-	-	62,894
Total	74,674	233,879	265,822	24	-	22,923	3,487,866

Figure 6.14

Private Trucking, 1987: Tonnage Movements, by Region of Origin

Camionnage pour compte propre, 1987: Mouvements des marchandises, selon la région d'origine

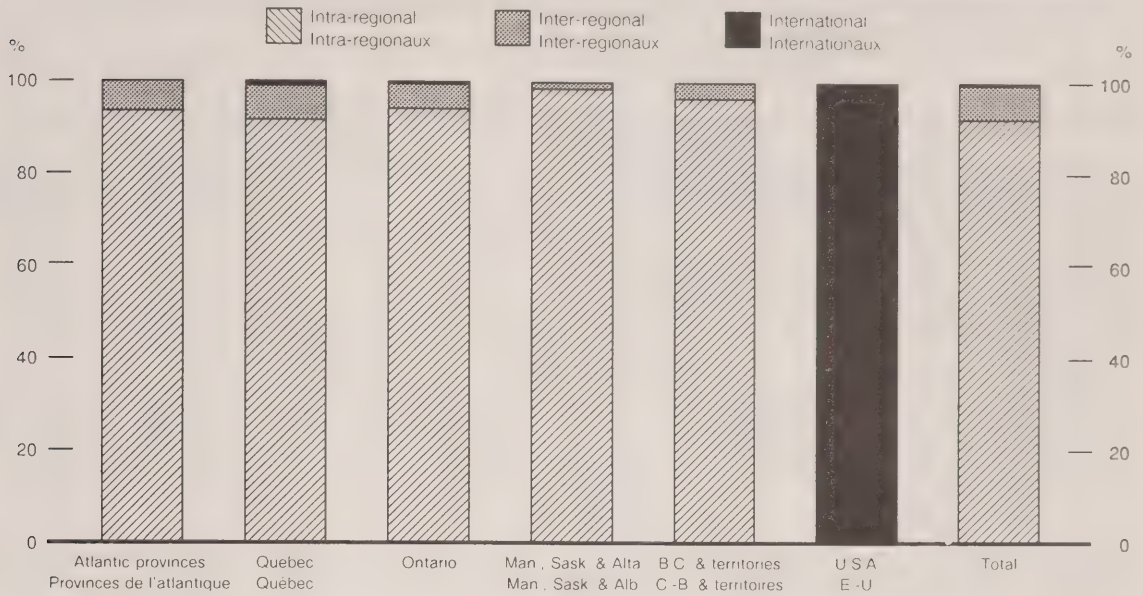


Figure 6.15

Private Trucking, 1987: Estimated Tonnes and Tonne-kilometres for the Movement of Major Commodities

Camionnage pour compte propre, 1987: Nombre estimatif de tonnes et de tonnes-kilomètres pour les principaux produits transportés

Commodity	Rank	Tonnes	Tonne-km
Produit	Classement		Tonnes-km
Petroleum and coal products – Dérivés du pétrole et de la houille	1	13 012 209	2 629 358 189
Other food preparations – Autres préparations alimentaires	2	5 983 763	1 245 937 866
Non-alcoholic beverages – Boissons non alcoolisées	3	3 793 422	795 389 067
General freight – Fret général	4	3 719 258	1 157 186 918
Dairy products – Produits laitiers	5	3 475 601	654 336 052
Fermented alcoholic beverages – Boissons alcooliques fermentées	6	2 453 667	764 004 150
Sand, gravel and crude stone – Sable, gravier et pierre brute	7	2 183 410	254 558 703
Lumber and sawn timber – Bois de construction et sciage	8	1 986 238	662 547 779
Fuel oil – Mazout	9	1 973 969	607 949 171
Cement and concrete basic products – Produits de base en ciment et en béton	10	1 876 324	188 486 977
Gasoline – Essence	11	1 807 581	205 875 800
Refined and manufactured gases, fuel type – Gaz raffinés et fabriqués, type combustible	12	1 709 281	378 080 104
Other metal fabricated basic products – Autres demiproduits de base en métal	13	1 550 450	239 216 753
Pulpwood (round wood) – Bois à pâte (bois rond)	14	1 525 205	209 525 058
Other bakery products – Autres produits de boulangerie	15	1 497 897	332 036 351
Shipping and distribution containers and closures – Récipients contenant, conteneurs et fermetures livraison et distribution	16	1 483 662	290 661 653
Logs and bolts – Billes et billots	17	1 354 807	262 388 425
Boils, nuts, nails screws and basic hardware – Boulons, écrous, clous vis et quincaillerie de base	18	1 258 139	538 498 523
Vegetables, fresh or chilled – Légumes, frais ou réfrigérés	19	1 167 898	282 161 865
Complete feed – Aliments complets	20	1 034 149	142 627 461
Chemical elem. (exc radioactive, ferrous and non-ferr.met. – Elem. chim.(sauf met. radioactifs, – ferreux et non ferr)	21	825 467	263 817 674
Cereal grains and by-products processed for feed – Grains de céréales et sous-produits pour animaux	22	760 819	124 201 249
Meat (except poultry), fresh, chilled or frozen – Viande (sauf volaille), fraîche, réfrigérée ou congelée	23	735 755	247 505 351
Cereal grains, unmilled – Grains de céréales, non moulus	24	620 076	114 188 351
Other non – metallic mineral basic products – Autres produits minéraux non métalliques de base	25	580 848	137 244 781
Castings and forgings, iron and steel – Moulages and forgeages, de fer and acier	26	565 395	242 767 444
Plate, sheet and strip, steel – Tôles, feuilles et feuillets, d'acier	27	544 748	89 668 787
Pulpwood chips – Copeaux de bois	28	537 928	215 463 114
Other chemical specialties, industrial – Autres spécialités chimiques	29	407 110	105 214 129
Paper for printing – Papier d'impression	30	406 705	141 053 636
Household furniture (inc. knocked down) – Meubles de maison (y compris meubles non assemblés)	31	399 818	61 983 987
Chemical products, fertilizers and fertilizer materials – Produits chimiques, engrais et mat. fertilisantes	32	353 994	82 202 112
Paper end products – Produits finaux en papier	33	337 516	154 957 902
Insulated wire and cable – Fils et câbles isolés	34	302 488	85 439 559
Other waste and scrap materials – Autres déchets et rebuts	35	301 000	20 147 800
Structural clay products and refractories – Produits d'argile de construction et matériaux réfractaires	36	292 542	77 076 808
Poultry meat, fresh, chilled or frozen – Viande de volaille, fraîche, réfrigérée ou congelée	37	288 668	69 625 677
Other crude non-metallic minerals – Autres minéraux non métalliques bruts	38	261 970	35 977 721
Miscellaneous electric equipment and appliances – Appareils et matériels électriques divers	39	230 588	71 306 120
Cereal grains, milled – Grains de céréales, moulus	40	227 471	59 362 435
Pneumatic tires, new (tubeless or tube type) – Bandages pneu., neufs (avec ou sans chambres à air)	41	214 158	124 475 961
Other agricultural machinery and equipment – Autres machines et matériel agricoles	42	210 333	117 266 504
Aluminum and aluminum alloys – Aluminium et alliages d'aluminium	43	208 728	69 943 230
Plumbing fixtures and sanitary ware – Matériel de plomberie et articles sanitaires	44	198 402	47 074 431
Paperboard – Carton	45	192 439	43 765 024
Animal oils and fats (except marine) Huiles & corps gras d'origine animale (sauf marins)	46	182 859	17 464 201
Glass basic products – Produits de base en verre	47	180 567	68 281 595
Newspaper – Journaux	48	173 691	26 235 090
Fruits and berries, fresh or chilled – Fruits et baies, frais ou réfrigérés	49	164 674	47 810 172
Structural and architectural metal products – Produits en métal de construction et d'architecture	50	140 868	9 221 018
Total for first 50 commodities – Total des 50 premiers produits		65 694 555	14 811 568 728
Total for all commodities – Total de tous les produits		69 136 990	15 950 816 601

CHAPTER 7

SPECIAL STUDIES

EMPLOYMENT AND EARNING TRENDS IN THE TRANSPORTATION INDUSTRY WITH PARTICULAR REFERENCE TO THE FOR-HIRE TRUCKING SUB-SECTOR

Introduction

Transportation is critical to the Canadian economy given the vast size of the country and its dependence on trade.

In 1987, commercial activities in the transportation sector accounted for 3.9% of the Gross Domestic Product¹ and 4.6% of total employment². This, however, is an understatement of the importance of transportation considering that many firms in the retail, manufacturing and construction industries transport their goods by means of their own private fleets³.

This study analyzes employment and income trends for the transportation sector. Developments at the national level are compared with developments in the rest of the Canadian economy. A provincial overview of the transportation sector has also been undertaken.

The Survey of Employment, Payroll and Hours (SEPH) is the main source of data utilized to pursue the analysis. However, the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey (MCF) also provides information on employment and earning levels for one sub-sector of the transportation industry. It is, therefore, useful to compare data from these two different sources, at the sub-sector level, in order to determine and explain their similarities and/or differences. This is the first of a series of contemplated studies to reconcile data from different sources. Such reconciliations will enhance the usefulness of data by informing users about the conceptual differences, limitations and strengths of different data series.

This analysis covers the time period 1983 to 1987. It was originally intended to study employment and income trends over a longer time period. However, due to a revision in the coverage, concepts and definitions of the SEPH, beginning March 1983, a comparison cannot be made prior to 1983.

The study is organized as follows:

A summary of the main findings is provided in Section 1.

Sections 2 to 4 are based on the SEPH data only.

Section 2 compares developments in the transportation sector at the national level with developments in the rest of the Canadian economy, represented by the industrial aggregate.

¹ Gross Domestic Product by Industry, Catalogue no. 61-005.

² Employment Earnings and Hours, Catalogue no. 72-002, Annual Averages and Monthly

³ According to a study released in the 1985 edition of this publication, when private transportation activities were included, the industry's contribution to Gross Domestic Product was estimated to be 5.4% in 1984

CHAPITRE 7

ÉTUDE SPÉCIALES

TENDANCES DE L'EMPLOI ET DES GAINS DANS L'INDUSTRIE DES TRANSPORTS ET EN PARTICULIER DANS LE SOUS-SECTEUR DU CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI

Introduction

Le Canada étant un pays vaste qui dépend du commerce, le secteur des transports est de grande importance dans l'économie canadienne.

En 1987, les activités commerciales du secteur des transports a figuré pour 3.9% du produit intérieur brut¹ et pour 4.6% de l'emploi total². Ces chiffres toutefois ne donnent pas une mesure exacte de l'importance du secteur puisque des entreprises dont l'activité principale est le commerce de détail, la fabrication et la construction ont leur propre flotte de camions pour transporter leurs marchandises.³

Cette étude porte sur les tendances de l'emploi et des gains du secteur des transports. Les tendances nationales sont comparées à celles des autres secteurs de l'économie canadienne. Un bref aperçu provincial sur le secteur des transports est également entrepris.

L'enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH) est la principale source d'information utilisé pour produire l'analyse qui suit. Cependant, l'enquête sur les transporteurs routier de marchandises et les entreprises de déménagement fournit également des informations sur l'emploi et les gains pour ce sous-secteur de l'industrie des transports. Il importe donc de comparer les données provenant de ces deux sources, au niveau du sous-secteur, pour relever et expliquer les similitudes et/ou les différences. Ce dernier exercice est le premier d'une série d'études que l'on envisage de mener pour rapprocher les données de différentes sources. Grâce à de tels rapprochements, les utilisateurs connaîtront les différences conceptuelles, les limites et les points forts des différentes séries de données.

La présente analyse porte sur la période allant de 1983 à 1987. A l'origine, la tendance devait être étudiée sur une plus longue période. Toutefois, la couverture, les concepts et les définitions de l'EERH ont été révisés à compter de mars 1983 de sorte que les données antérieures à 1983 ne sont pas comparables.

L'étude est structurée comme suit:

Les principaux résultats sont présentés sommairement à la section 1.

Les sections 2 à 4 sont dérivées de l'enquête EERH.

La section 2 sert de point de référence puisqu'on y compare les événements dans le secteur des transports au niveau national aux événements dans le reste de l'économie canadienne, représentée par l'ensemble des activités économiques.

¹ Produit intérieur brut par industrie, no 61-005 au catalogue

² Emploi, gains et durée du travail, moyennes annuelles de 1987 mensuel

³ D'après une étude parue dans l'édition de 1985 de la présente publication on estimait à 5.4% en 1984 la part du produit intérieur brut attribuable aux industries des transports, y compris le transport pour compte propre

Section 3 focuses on the transportation sector, analyzing the employment and earning trends in its various sub-sectors.

A provincial overview of the transportation sector has been undertaken in section 4.

Section 5 compares the employment data for the for-hire trucking sub-sector from the SEPH and the MCF survey, and outlines the major differences and similarities between the two surveys.

Finally, a description of the data sources and their limitations are summarized in section 6.

Section 1: Summary

The following is a summary of the major findings of the study:

1. The importance of the transportation sector in the Canadian economy seems to be declining, in terms of employment, as indicated by its share of total employment. The proportion has declined from 5.1% in 1983 to 4.6% in 1987. This may be partly due to the shrinkage of the rail sub-sector and the increasing use of broker services in the for-hire trucking sub-sector.
2. The decline in the transportation sector's relative employment occurred as the absolute level in this sector fell a cumulative 2.4% over the 1983-1987 period. Over the same period, the overall level of employment in the Canadian economy increased by 9.6%.
3. On average, people working in the transportation sector enjoy higher earning levels than workers in the rest of the economy. This advantage has slipped, however, with earnings in the transportation sector 19.1% above the Canadian economy average in 1987, a decrease from 19.7% in 1983.
4. The real average weekly earnings of the overall economy, in 1981 constant dollars, have fallen over the 1983-87 period. The decline is somewhat larger for the transportation sector, 3.8% compared to 3.4% for the overall economy.
5. Between 1983 and 1987, the share of the for-hire trucking, air and motor carrier passenger sub-sectors in total employment increased by 3.2, 1.4 and 1.0 percent respectively, while that of rail, marine and other sub-sectors decreased by 3.2, 1.0 and 1.5 percent, respectively.
6. In 1987, employees in the marine sub-sector had the highest average weekly earnings of \$654, while those employed in the motor carrier passenger sub-sector earned only \$469 weekly.
7. The total employment in the transportation sector in 1987 was 455,000. Over half of this employment was concentrated in the provinces of Quebec and Ontario.
8. While the national average weekly earnings in the transportation sector in 1987 were \$527, these earnings varied among provinces, being the highest in British Columbia at \$579, and the lowest in Prince Edward Island at \$450 per week.

La section 3 est centrée sur le secteur des transports et plus précisément sur l'analyse des tendances de l'emploi et des gains dans ses différents sous-secteurs.

La section 4 donne un aperçu du secteur des transports au niveau provincial.

A la section 5, les données sur l'emploi pour le sous-secteur du camionnage pour compte d'autrui tirées de l'EERH sont comparées aux données équivalentes provenant de l'enquête sur les TRM, et les principales différences et similitudes entre les deux enquêtes sont exposées.

Enfin, les sources de données et leurs limites sont décrites sommairement à la section 6.

Section 1: Sommaire

Voici un sommaire des principaux résultats de l'étude:

1. L'importance du secteur des transports dans l'économie canadienne semble décroître sur le plan de l'emploi puisque la part de l'emploi total au Canada représentée par ce secteur est passée de 5.1% en 1983 à 4.6% en 1987. Ce résultat s'explique sans doute en partie par la contraction du sous-secteur du transport ferroviaire et par l'utilisation croissante de chauffeurs contractants dans le secteur du camionnage pour compte d'autrui.
2. Le recul de l'emploi dans le secteur des transports par rapport à l'emploi total découle du fait que l'emploi dans ce secteur a régressé de 2.4% de 1983 à 1987 alors que le niveau de l'emploi total dans l'économie canadienne progressait de 9.6% au cours de la même période.
3. En moyenne, les travailleurs du secteur des transports bénéficient de gains plus élevés que ceux du reste de l'économie. Toutefois, la situation s'est quelque peu dégradée puisque les gains dans le secteur des transports dépassaient de 19.1% la moyenne pour l'ensemble de l'économie canadienne en 1987, alors que l'écart était de 19.7% en 1983.
4. Les gains hebdomadaires moyens réels en dollars constants de 1981 ont régressé dans l'ensemble de l'économie entre 1983 et 1987. La diminution est plus marquée dans le secteur des transports, soit 3.8% comparative ment à 3.4% pour l'ensemble de l'économie.
5. Entre 1983 et 1987, la part de l'emploi total revenant aux sous-secteurs du camionnage pour compte d'autrui, du transport aérien et du transport routier de voyageurs a augmenté respectivement de 3.2, 1.4 et 1.0 pour cent, alors que celle des sous-secteurs du transport ferroviaire et du transport maritime et des autres sous-secteurs diminuait respectivement de 3.2, 1.0 et 1.5 pour cent.
6. En 1987, les salariés du sous-secteur du transport maritime avaient les gains hebdomadaires moyens les plus élevés, soit \$654, alors que les travailleurs du sous-secteur du transport routier de voyageurs ne gagnaient que \$469 par semaine.
7. L'emploi total dans le secteur des transports en 1987 était de 455,000. Plus de la moitié des effectifs se trouvaient au Québec et en Ontario.
8. Les gains hebdomadaires moyens dans le secteur des transports en 1987 atteignaient \$527 au Canada et variaient d'une province à l'autre, avec un plafond de \$579 en Colombie-Britannique et un plancher de \$450 à l'Île-du-Prince-Édouard.

9. The level of average annual earnings, as reported by the SEPH and the MCF survey, are comparable. However, the number of employees in the for-hire trucking sub-sector, according to the SEPH, is higher than the number reported by the MCF survey. As well, the gap in the employment data is quite large, with yearly growth rates being quite diverse and, in some years, going in opposite directions. These differences are attributable to the different concepts, frameworks, methodologies, definitions and reference periods used by each survey, as discussed in Section 5 of this study.

9. Les gains annuels moyens déclarés à l'EERH et à l'enquête sur les TRM sont comparables, alors que le nombre de salariés dans le sous-secteur du camionnage pour compte d'autrui est plus élevé d'après les chiffres de l'EERH que d'après ceux de l'enquête sur les TRM. L'écart dans les données sur l'emploi est assez important et les taux de croissance annuels sont par ailleurs passablement différents et vont en sens opposés certaines années. Ces différences s'expliquent par le fait que les concepts, le cadre, la méthodologie, les définitions et la période de référence utilisés pour les deux enquêtes ne sont pas les mêmes, comme il est dit à la section 5 de la présente étude.

Section 2: Transportation Industry and the Economy

Figure 7.1.1 provides data on the level of employment and average weekly earnings for the transportation sector, and compares them with data for the industrial aggregate representing the whole economy. Figures 7.1.2 to 7.1.5 are graph presentations of these data. The following conclusions can be drawn:

- the share of the transportation sector in total employment declined from 5.1% in 1983 to 4.6% in 1987 (Figure 7.1.2);
- between 1983 and 1985, the number of employees in the transportation sector increased by 2.7%. However, between 1985 and 1987, the number of employees fell by 4.9%. Over the entire period, 1983-87, the decline in employment was 2.4% (Figure 7.1.3);
- average weekly earnings in the transportation sector are higher than the economy-wide average. However, this earnings advantage for the transportation sector has declined. Despite a recovery in 1986 and 1987, the sector did not achieve its 1983 level (Figure 7.1.4).
- Figure 7.1.5 shows that real earnings, on average, have declined from 1983 to 1987, for the whole economy. The decline in real earnings was greater in the transportation sector than in the overall economy.

Section 2: L'industrie des transports et l'économie

La figure 7.1.1 présente des données sur le niveau de l'emploi et les gains hebdomadaires moyens dans le secteur des transports et les compare aux données pour l'ensemble des activités économiques représentant toute l'économie. Les figures 7.1.2 à 7.1.5 reproduisent ces données sous forme de graphiques. Il est possible de tirer les conclusions suivantes:

- La part de l'emploi total revenant au secteur des transports est passée de 5.1% en 1983 à 4.6% en 1987 (figure 7.1.2).
- Entre 1983 et 1985, le nombre de salariés dans le secteur des transports a augmenté de 2.7%. Toutefois, entre 1985 et 1987, le nombre de salariés a chuté de 4.9%. Pour l'ensemble de la période, de 1983 à 1987, le repli de l'emploi a été de 2.4% (figure 7.1.3).
- Les gains hebdomadaires moyens dans le secteur des transports dépassent la moyenne pour l'économie en général. L'avance du secteur des transports à ce chapitre a cependant diminué. Malgré un redressement en 1986 et en 1987, le secteur n'a pas repris le terrain perdu depuis 1983 (figure 7.1.4).
- La figure 7.1.5 montre que les gains réels moyens ont fléchi de 1983 à 1987, pour l'ensemble de l'économie. Le repli des gains réels a été plus prononcé dans le secteur des transports que dans l'ensemble de l'économie.

Figure 7.1.1.

Employment Statistics, Transportation Sector and the Industrial Aggregate, 1983-1987

Statistiques sur l'emploi, secteur des transports et ensemble des activités économiques, 1983-1987

	Number of Employees				Average Weekly Earnings			
	Nombre de salariés				Gains hebdomadaires moyens			
	Transportation		Industrial Aggregate		Transportation		Industrial Aggregate	
	Transports		Ensemble des activités économiques		Transports		Ensemble des activités économiques	
	'000	Percent change	'000	Percent change	\$	Percent change	\$	Percent change
		Variation en pourcentage		Variation en pourcentage		Variation en pourcentage		Variation en pourcentage
		%		%		%		%
1983	466		9,075		465		389	
1984	474	1.6	9,151	0.8	479	3.0	403	3.8
1985	479	1.1	9,512	3.9	495	3.3	417	3.5
1986	477	-0.3	9,706	2.0	509	2.8	429	2.8
1987	455	-4.6	9,946	2.5	527	3.6	443	3.3

Source: Survey of Employment, Payroll and Hours - Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail

Figure 7.1.2

Share of the Transportation Industry in Total Employment, 1983-1987

Part de l'emploi total détenue par l'industrie des transports, 1983-1987

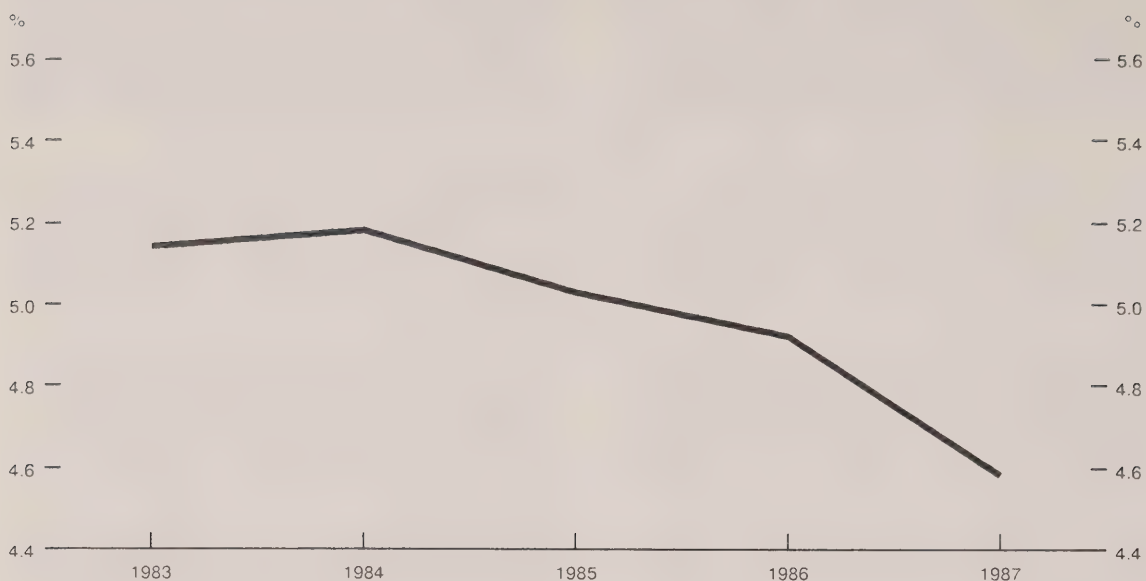


Figure 7.1.3

Annual Percent Change in Employment in the Transportation Industry and Cumulative Total for 1983-1987

Variation annuelle en pourcentage de l'emploi dans l'industrie des transports, et total cumulé pour 1983-1987

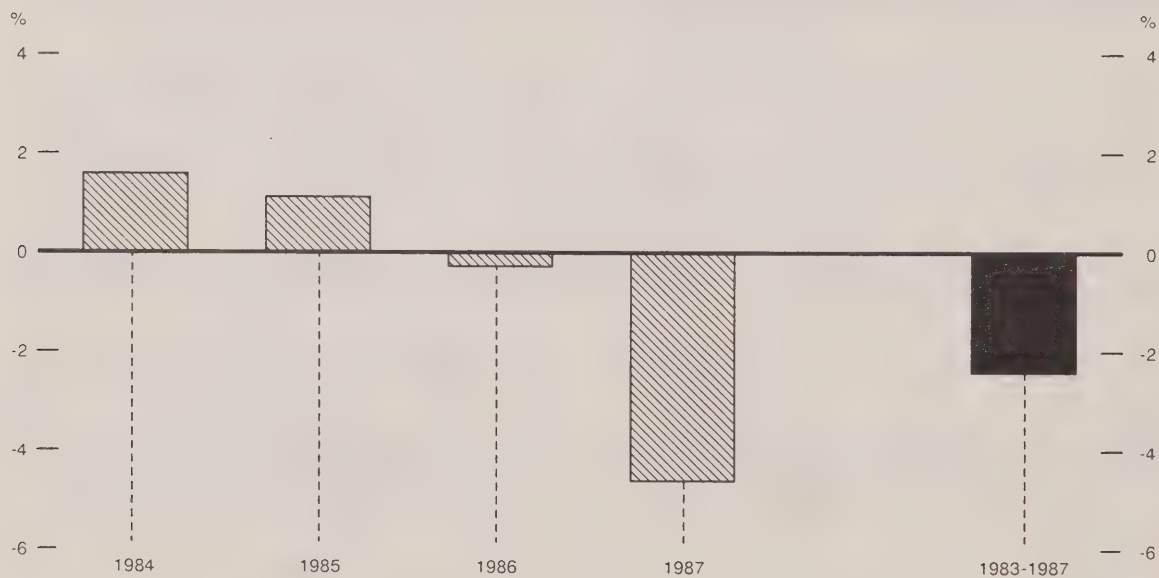


Figure 7.1.4

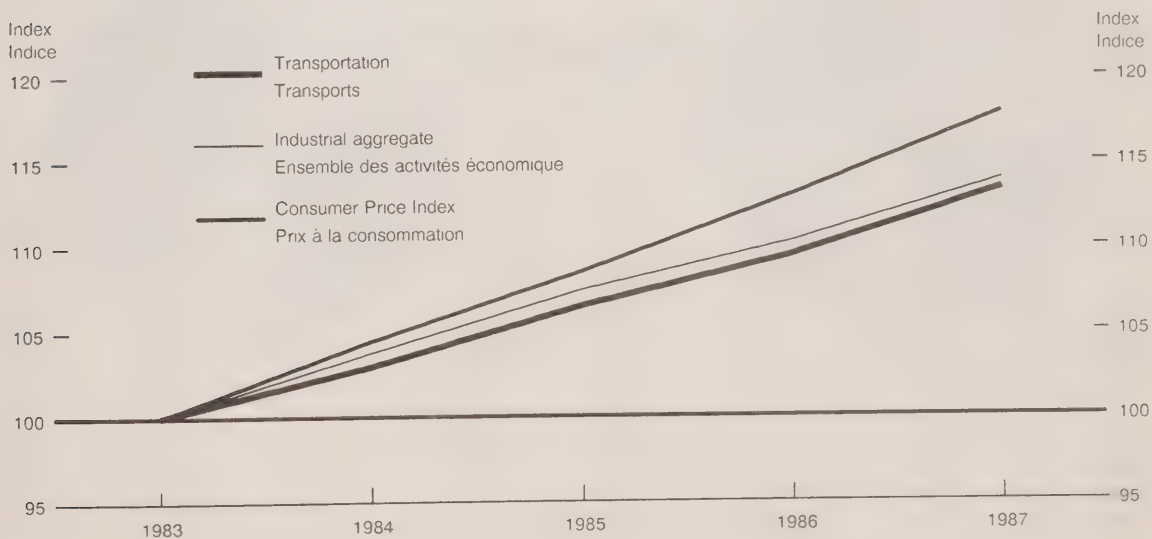
Earnings Ratio, Transportation Industry and Industrial Aggregate, 1983-1987
Ratio des gains, transports et ensemble des activités économiques, 1983-1987



Figure 7.1.5

Change in Average Weekly Earnings, Transportation Industry and the Industrial Aggregate versus The Consumer Price Index, 1983-1987

Variation dans les gains hebdomadaires moyens, transports et ensemble des activités économiques et indice des prix à la consommation, 1983-1987



The decline in employment in the transportation sector is attributable to developments in the two predominant sub-sectors i.e. for-hire trucking and railway. In chapter 2, it is shown that the for-hire trucking carriers are increasingly using the services of broker-operators in lieu of their own or company employees. These broker-operators work on a contract basis for the company and are not considered employees of the company and thus are not reflected in the SEPH employment estimates. The railway sub-sector, which at one time used to be the largest sub-sector in the transportation industry, has shrunk in size, with large enterprises like Canadian National Railways and Canadian Pacific Limited considerably reducing their employment levels.

Section 3: Employment and Earnings in the Different Sub-sectors of the Transportation Industry

Figure 7.1.6 provides the distribution of employment in the various sub-sectors of the transportation industry. Transportation is composed of for-hire trucking, railway, marine, air and motor carrier passenger, which are directly surveyed by the Transportation Division, and all other sub-sectors, such as taxicab operations, pipeline transport and highway and bridge maintenance etc. which have been grouped into a sector named "other".

Overall employment in the transportation sector increased from 1983 to 1985, and declined between 1985 and 1987. The growth of the various sub-sectors has been plotted in Figure 7.1.7, showing a different pattern for each one of them. The segments which have experienced positive growth since 1983 are the for-hire trucking, air and motor carrier passenger sub-sectors. However, the negative growth in the rail, marine and "other" sub-sectors more than offset the positive growth, resulting in an overall decline in employment of 2.4% between 1983 and 1987. The percentage share of the various sub-sectors in total employment, for 1983 and 1987, are compared in Figure 7.1.8. For-hire trucking, air and motor carrier passenger have expanded at the expense of rail, marine and "other" sub-sectors.

Figure 7.1.6.

Employment in For-hire Trucking, Railway, Marine, Air, Motor Carrier Passenger and Other Sub-sectors of the Transportation Industry, 1983-1987

Emploi dans les sous-secteurs du camionnage pour compte d'autrui, du transport ferroviaire, du transport maritime, du transport aérien et du transport routier de voyageurs et dans les autres sous-secteurs de l'industrie des transports, 1983-1987

	For-hire Trucking	Railway	Marine	Air	Motor Carrier Passenger	Other	Total Transportation
	Camionnage pour compte d'autrui	Transport ferroviaire	Transport maritime	Transport aérien	Transport routier de voyageurs	Autres	Total de l'industrie des transports
Thousands - En milliers							
1983	100	96	30	50	71	118	466
1984	111	97	28	53	68	116	474
1985	115	92	28	54	69	122	479
1986	113	89	29	55	71	120	477
1987	112	80	25	55	74	108	455
Percent Share in Total - Pourcentage du total							
1983	21.5	20.7	6.5	10.7	15.3	25.3	100.0
1984	23.5	20.4	5.9	11.2	14.5	24.4	100.0
1985	23.9	19.2	5.8	11.2	14.4	25.4	100.0
1986	23.6	18.6	6.0	11.6	15.0	25.2	100.0
1987	24.7	17.5	5.5	12.1	16.3	23.8	100.0

Source: Survey of Employment, Payroll and Hours - Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail

Le recul de l'emploi dans le secteur des transports est attribuable à des événements survenus dans les deux sous-secteurs les plus importants, soit celui du camionnage pour compte d'autrui et celui du transport ferroviaire. Au chapitre 2, on voit que les transporteurs routiers pour compte d'autrui font de plus en plus appel aux services de chauffeurs contractants au lieu d'utiliser leurs propres employés. Ces chauffeurs contractants sont liés par contrat à l'entreprise et ne sont pas considérés comme des employés de celle-ci de sorte qu'ils ne sont pas comptés dans les estimations de l'emploi de l'EERH. Dans le sous-secteur du transport ferroviaire, qui à une certaine époque était le plus important sous-secteur de l'industrie des transports, il y a eu décroissance, de grandes sociétés comme le Canadien National et le Canadien Pacifique ayant considérablement réduit leurs effectifs.

Section 3: Emploi et gains dans les différents sous-secteurs de l'industrie des transports

La figure 7.1.6 donne une répartition de l'emploi dans les différents sous-secteurs de l'industrie des transports. Il s'agit des sous-secteurs du camionnage pour compte d'autrui, du transport ferroviaire, du transport maritime, du transport aérien et du transport routier de voyageurs, qui sont directement visés par des enquêtes de la Division des transports, et de tous les autres sous-secteurs tels que le taxi, le transport par pipelines et l'entretien des routes, rues et ponts, qui ont été groupés à la rubrique "autres".

L'emploi total dans le secteur des transports a augmenté de 1983 à 1985 et a diminué de 1985 à 1987. Le graphique de la figure 7.1.7 montre la croissance de l'emploi dans les différents sous-secteurs, la courbe étant différente pour chacun d'entre eux. Les sous-secteurs où il y a eu croissance depuis 1983 sont le camionnage pour compte d'autrui, le transport aérien et le transport routier de voyageurs. Toutefois, cette croissance a été largement contrebalancée par la décroissance dans les secteurs du transport ferroviaire et du transport maritime et dans les autres sous-secteurs de sorte que l'emploi total a diminué de 2.4% entre 1983 et 1987. Les pourcentages de l'emploi total détenus par les différents sous-secteurs en 1983 et en 1987 sont comparés à la figure 7.1.8. Le camionnage pour compte d'autrui, le transport aérien et le transport routier de voyageurs ont accru leurs parts aux dépens du transport ferroviaire, du transport maritime et des "autres" sous-secteurs.

Figure 7.1.7
Employment Change in the Sub-sectors of the Transportation Industry, 1983-1987
Variation de l'emploi dans les sous-secteurs de l'industrie des transports, 1983-1987

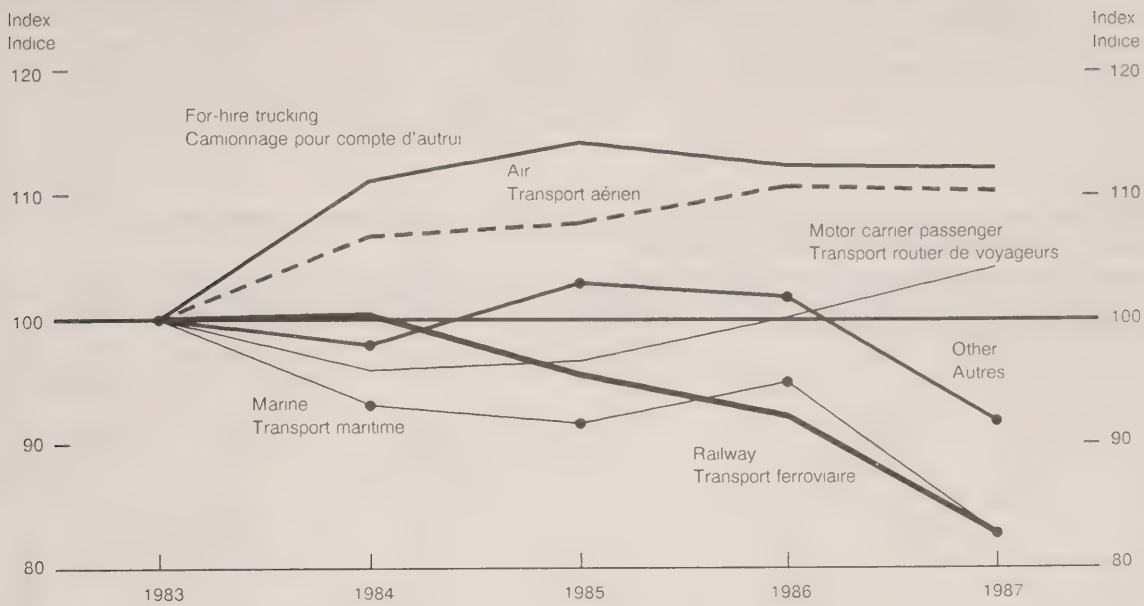


Figure 7.1.8
Share of the Sub-sectors in Total Transportation Sector, 1983 and 1987
Part de l'emploi total dans l'industrie des transports détenue par les différents sous-secteurs, 1983 et 1987

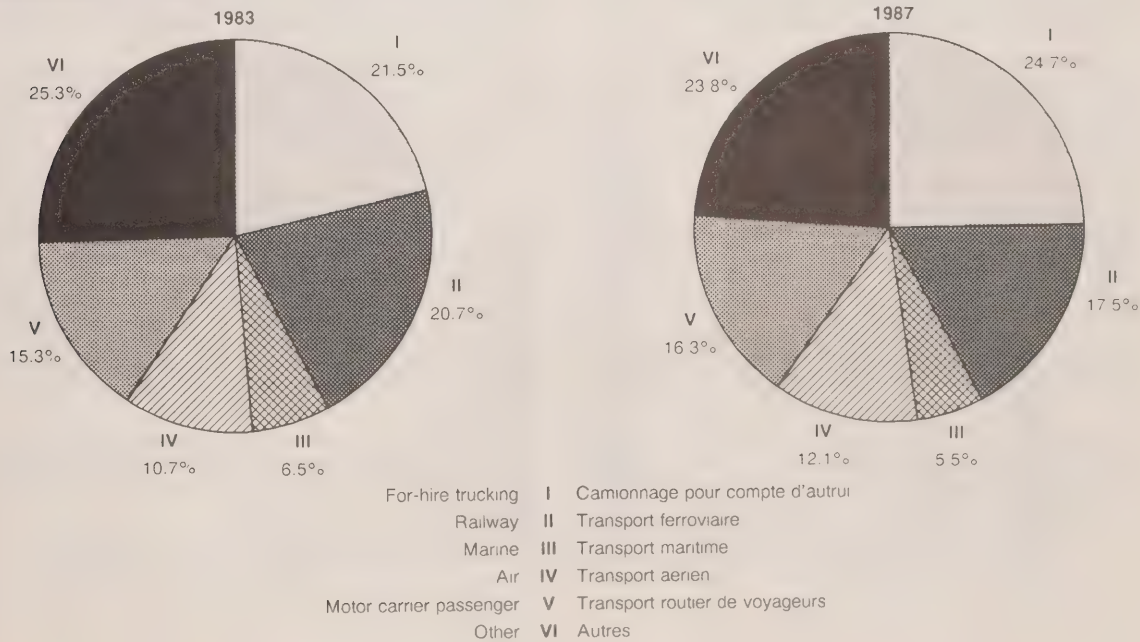


Figure 7.1.9 compares the average weekly earnings of the transportation sub-sectors. Employees working in the air and marine sub-sectors had the highest earnings of \$559 weekly in 1983 but, in 1987, the employees of the marine sub-sector took over, with \$654, in terms of highest weekly earnings. In both 1983 and 1987, the lowest earnings were noted in the motor carrier passenger sub-sector. The earnings ratio of the highest-paid marine sub-sector and the lowest-paid motor carrier passenger sub-sector in 1987 was 1:39.

Les gains hebdomadaires moyens dans les différents sous-secteurs des transports sont comparés à la figure 7.1.9. Les salariés des sous-secteurs du transport aérien et du transport maritime touchaient en 1983 les gains hebdomadaires les plus élevés, soit \$559. En 1987, les travailleurs du sous-secteur du transport maritime étaient en tête, avec des gains hebdomadaires de \$654. En 1983 comme en 1987, les gains les plus faibles ont été observés dans le sous-secteur du transport routier de voyageurs. Le ratio des gains des salariés les mieux payés aux salariés les moins payés, soit ceux du sous-secteur du transport maritime et ceux du sous-secteur du transport routier de voyageurs, étaient de 1:39 en 1987.

Figure 7.1.9.

Average Weekly Earnings in For-hire Trucking, Railway, Marine, Air and Motor Carrier Passenger Sub-sectors of the Transportation Industry, 1983-1987

Gains hebdomadaires moyens dans les sous-secteurs du camionnage pour compte d'autrui, du transport ferroviaire, du transport maritime, du transport aérien et du transport routier de voyageurs, industrie des transports, 1983-1987

	For-hire Trucking Camionnage pour compte d'autrui	Railway Transport ferroviaire	Marine Transport maritime	Air Transport aérien	Motor Carrier Passenger Transport routier de voyageurs
	Dollars				
1983	415	539	559	559	401
1984	431	572	568	569	412
1985	449	584	601	579	443
1986	449	621	602	589	454
1987	474	636	654	607	469

Source: Survey of Employment, Payroll and Hours – Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail

Section 4: Provincial Overview

Provincial employment statistics for the transportation sector are provided in Figure 7.1.10 for 1983 and 1987. Statistics at this industry level were not available for the Territories.

At the national level, total employment in the transportation sector declined by 2.4% between 1983 and 1987. There was a decline in the level of employment in all provinces except Ontario. The decline was as high as 23.3% in Saskatchewan. In contrast, Ontario posted a 7.8% increase.

Over half the total employment is concentrated in the provinces of Quebec and Ontario. Quebec's share in total employment has declined from 25.0% in 1983 to 23.8% in 1987, while Ontario's share increased from 30.4% to 33.6% during the same period. These opposing trends are mainly due to differing growth pattern in the "other" sub-sector for each province. Employment in the highway and bridge maintenance sub-sector in Quebec declined over 30.0%, while employees of miscellaneous services incidental to transport doubled in Ontario. Employment in the rail sub-sector declined 17.0% in Ontario and 11.0% in Quebec.

According to Figure 7.1.12, average weekly earnings increased in all provinces, with the highest increase recorded for those employed in the province of Saskatchewan, and the lowest (4.3%) for employees in Newfoundland.

Section 4: Aperçu par province

L'emploi dans le secteur des transports est présenté par province à la figure 7.1.10, pour 1983 et 1987. Ces statistiques au niveau de l'industrie ne sont pas disponibles pour les territoires.

L'emploi total dans le secteur des transports au niveau national a reculé de 2.3% entre 1983 et 1987. Il y a eu baisse du niveau de l'emploi dans toutes les provinces sauf en Ontario. La Saskatchewan a enregistré la plus forte diminution, soit 23.3%, alors que l'Ontario affichait un gain de 7.8%.

Plus de la moitié des effectifs totaux se retrouvent au Québec et en Ontario. Le Québec détenait 25.1% de l'emploi total en 1983 et 23.8% en 1987, alors que les chiffres correspondant pour l'Ontario étaient de 30.4% et de 33.6%. Le recul dans l'une des deux provinces et l'avance dans l'autre s'expliquent en grande partie par la courbe de croissance dans les "autres" sous-secteurs. L'emploi dans le secteur de l'entretien des routes, rues et ponts a fléchi de plus de 30.0% au Québec, mais les services divers relatifs aux transports ont doublé leurs effectifs en Ontario. L'emploi dans le sous-secteur du transport ferroviaire a diminué de 17.0% en Ontario et de 11.0% au Québec.

Selon la figure 7.1.12, les gains hebdomadaires moyens ont augmenté dans toutes les provinces, la plus forte hausse, soit 29.4%, ayant été enregistrée en Saskatchewan et la plus faible, soit 4.3%, à Terre-Neuve.

Figure 7.1.10.

Employment in the Transportation Sector by Province, 1983 and 1987

Emploi dans le secteur des transports, par province, 1983-1987

	Number of Employees			Average Weekly Earnings		
	Nombre de salariés			Gains hebdomadaires moyens		
	1983	1987	Percent change 1983-87	1983	1987	Percent change 1983-87
	Variation de 1983 à 1987			Variation de 1983 à 1987		
			%	\$	\$	%
Newfoundland – Terre-Neuve	7,896	6,617	-16.2	455	474	4.3
Prince Edward Island – Ile-du-Prince-Edouard	2,152	2,075	-3.6	380	450	18.5
Nova Scotia – Nouvelle-Ecosse	14,192	13,655	-3.8	375	467	24.7
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	15,004	13,369	-10.9	423	496	17.3
Quebec – Québec	116,736	108,323	-7.2	454	530	16.6
Ontario	141,832	152,936	7.8	451	515	14.3
Manitoba	29,131	27,083	-7.0	482	537	11.4
Saskatchewan	17,760	13,629	-23.3	373	482	29.4
Alberta	51,605	48,717	-5.6	497	529	6.4
British Columbia – Colombie-Britannique	67,341	66,637	-1.0	535	579	8.3
Yukon & Northwest – Territoires-Yukon et Territoires du Nord-Ouest	..	..	..	..	..	..
Canada	466,105	455,189	-2.3	465	527	13.4

Source: Survey of Employment Payroll and Hours – Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail

Figure 7.1.11

Share in Total Employment by Province, Transportation Industry, 1983 and 1987

Part de l'emploi total dans l'industrie des transports, par province, 1983 et 1987

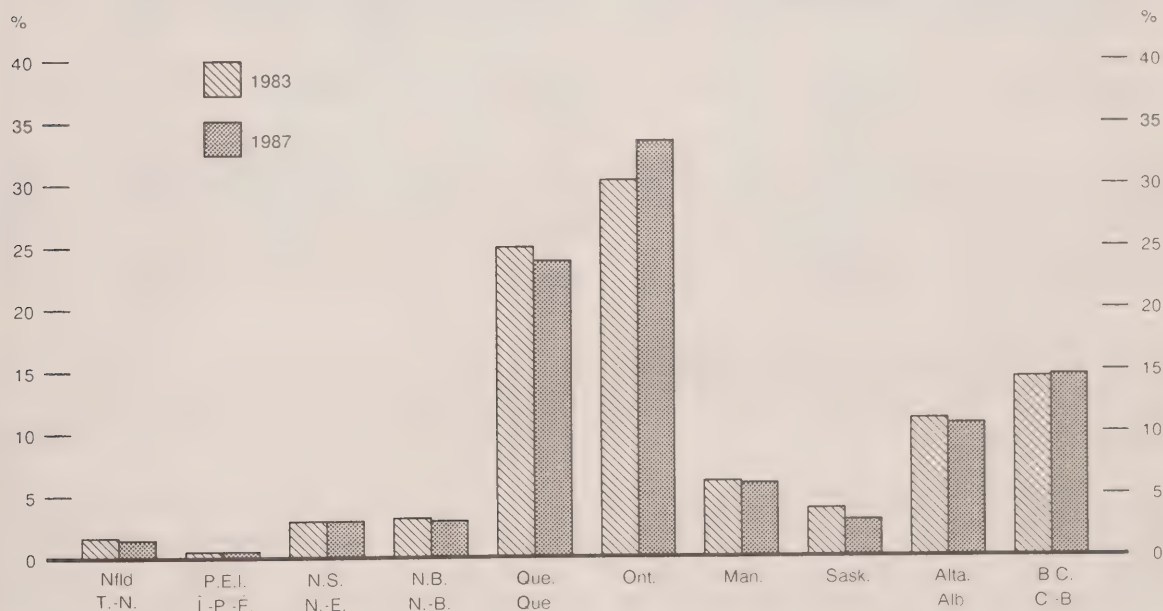
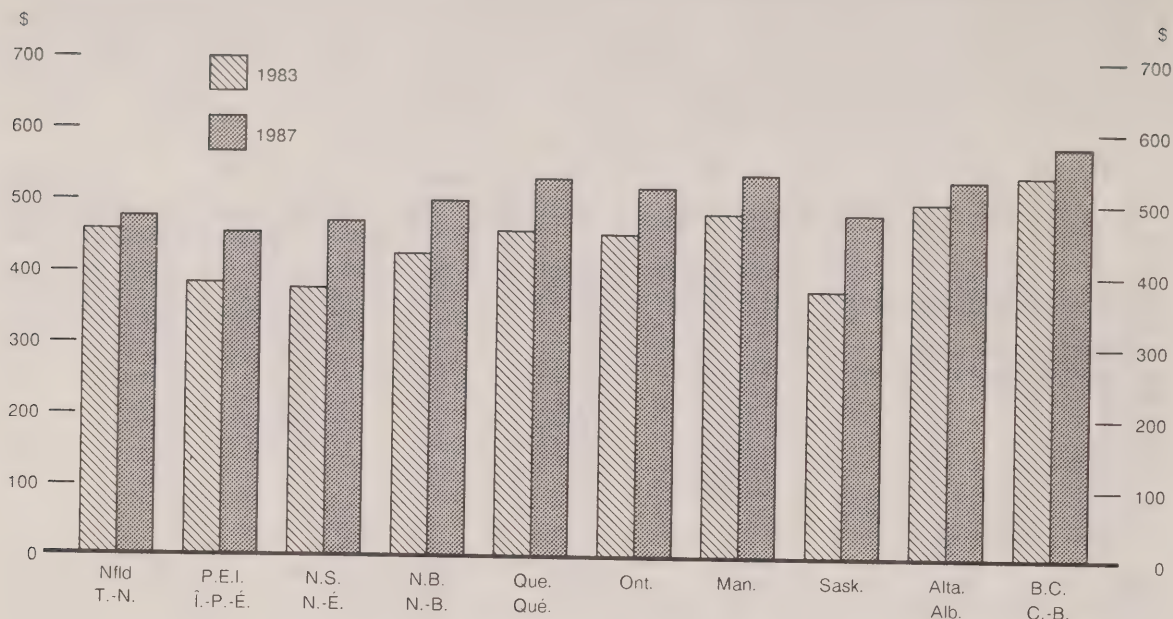


Figure 7.1.12

Average Weekly Earnings by Province, Transportation Industry, 1983 and 1987

Gains hebdomadaires moyens dans l'industrie des transports, par province, 1983 et 1987



Section 5: A Comparison of the For-hire Trucking Employment Statistics using Data from the SEPH and the MCF Survey

The level of employment and annual average earnings for the for-hire trucking sub-sector, from the SEPH and the MCF survey, are provided in Figure 7.1.13.

The number of employees according to the SEPH is higher than those reported by the MCF survey. The gap in the employment data, by year, is quite noticeable.

Figure 7.1.14 portrays the annual percentage change in employment in the for-hire trucking sub-sector, according to the SEPH and MCF surveys. Between 1983 and 1984, employment as measured by the SEPH, grew by 11.2% while, according to the MCF survey, it grew by 4.5%. Between 1984 and 1985, the former grew by less than 3.0%, while the latter grew by 7.1%. In 1987, the two series moved in opposite directions. These gaps were offsetting as shown by a 3.7% difference in the cumulative growth between 1983-1987.

There is no definitive trend in the level of annual average earnings. While the SEPH earnings level is somewhat higher than the MCF earnings data for the years 1983 and 1987, the reverse is true for the remaining years, 1984 to 1986. However, the two data series are close.

The percentage changes in annual average earnings are shown in Figure 7.1.15. Between 1983 and 1984, according to the SEPH, the annual average earnings grew by 3.9%, while, according to the MCF survey, the growth was 12.6%. In 1985, the SEPH earnings data grew more than the MCF earnings data. This pattern repeated itself in the next two years, resulting in a cumulative difference of 5.3% between 1983 and 1987.

Section 5: Une comparaison des statistiques de l'emploi dans le camionnage pour compte d'autrui selon l'EERH et selon l'enquête sur les TRM

Le niveau de l'emploi et les gains annuels moyens dans le sous-secteur du camionnage pour compte d'autrui, d'après l'EERH et l'enquête sur les TRM, se retrouve à la figure 7.1.13.

Le nombre de salariés est plus élevé selon l'EERH que selon l'enquête sur les TRM. L'écart dans les données sur l'emploi, par année, est appréciable.

La figure 7.1.14 montre le taux annuel de variation de l'emploi dans le sous-secteur du camionnage pour compte d'autrui d'après l'EERH et l'enquête sur les TRM. Entre 1983 et 1984, la croissance de l'emploi a été de 11.2% d'après l'EERH et de 4.5% d'après l'enquête sur les TRM. Entre 1984 et 1985, elle a été de 3.0% d'après la première enquête et de 7.1% d'après la seconde. En 1987, les deux séries ont pris des directions opposées. Les écarts ont eu tendance à s'annuler puisque la différence cumulative de 1983 à 1987 est de 3.7%.

L'analyse des données sur les gains annuels moyens ne fait ressortir aucune tendance précise. Le niveau des gains est un peu plus élevé selon l'EERH que selon l'enquête sur les TRM pour les années 1983 et 1987, mais l'inverse est vrai pour les autres années, de 1984 à 1986. Toutefois, les deux séries de données sont proches l'une de l'autre.

Les variations en pourcentage des gains annuels moyens se retrouvent à la figure 7.1.15. Entre 1983 et 1984, les gains annuels moyens ont augmenté de 3.9% suivant les chiffres de l'EERH et de 12.6% d'après les données de l'enquête sur les TRM. En 1985, l'augmentation des gains mesurée par l'EERH est supérieure à celle mesurée par l'enquête sur les TRM. Cela a aussi été le cas pour les deux années suivantes, ce qui a donné une différence cumulative de 5.3% entre 1983 et 1987.

This analysis illustrates that data on the level of employment for the for-hire trucking sub-sector are different for SEPH and MCF, as are their employment growth rates. The level of average annual earnings by year are comparable for both surveys, but their growth rates are different. These differences are attributable to the following:

(i) Survey Methodology:

The Survey of Employment, Payroll and Hours (SEPH) is a **sample** of firms, institutions and organizations of all sizes. The estimates from this survey are compiled at the industrial and geographic levels. Data are collected from payroll locations.

The Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey (MCF) is a **census** of for-hire trucking carriers earning \$100,000 or more during the previous reference year. Data are collected from the head office, on the basis of the province or territory of domicile of the carrier and, therefore, provincial breakdowns are somewhat distorted.

The existence of sampling errors in the SEPH, different non-sampling errors in both surveys, and potentially different respondents completing each questionnaire results in discrepancies in data from the two sources.

L'analyse qui précède montre que les données sur le niveau de l'emploi dans le sous- secteur du camionnage pour compte d'autrui diffèrent pour le EERH et TRM et font ressortir des taux de croissance dissemblables. Les gains annuels moyens par année, selon ces deux enquêtes, sont comparables, mais leurs taux de croissance diffèrent. Ces différences sont attribuables aux facteurs suivants:

(i) Méthodologie d'enquête:

L'enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail vise un **échantillon** d'entreprises, d'établissements et d'organismes de toutes tailles. Les estimations de cette enquête sont rassemblées par activité économique et par région. Les données sont recueillies auprès des points de paye.

L'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement est un **recensement** des entreprises de camionnage pour compte d'autrui ayant réalisé des gains de \$100,000 ou plus durant l'année de référence précédente. Les données sont recueillies auprès du siège social selon la province ou le territoire de domicile du transporteur, de sorte que les ventilations par province sont quelque peu faussées.

Le fait qu'il existe des erreurs d'échantillonnage dans l'EERH, que les erreurs non dues à l'échantillonnage ne sont pas de même nature dans les deux enquêtes et que les questionnaires ne sont pas nécessairement remplis par le même service ou au même emplacement entraîne des incohérences entre les données des deux enquêtes.

Figure 7.1.13

A Comparison of Employment Statistics for the For-hire Trucking Sub-sector from the Survey of Employment, Payroll and Hours and the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey, 1983-1987

Comparaison des statistiques sur l'emploi dans le sous-secteur du camionnage pour compte autrui selon l'enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail et l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement, 1983-1987

	Number of Employees		Average Annual Earnings	
	Nombre de salariés		Gains annuels moyens \$	
	SEPH	MCF	SEPH	MCF
	EERH	TRM	EERH	TRM
1983	100,221	88,182	21,581	20,328
1984	111,396	92,142	22,422	22,893
1985	114,515	98,694	23,333	23,398
1986	112,650	97,277	23,360	23,983
1987	112,416	102,178	24,667	24,315
Percent Change				
Variation en pourcentage				
	%	%	%	%
1984	11.2	4.5	3.9	12.6
1985	2.8	7.1	4.1	2.2
1986	-1.6	-1.4	0.1	2.5
1987	-0.2	5.0	5.6	1.4
1983-87	12.2	15.9	14.3	19.6

Source:
¹ Survey of Employment, Payroll and Hours-Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH)

² Motor Carrier Freight and Household Goods Movers Survey-Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement (TRM)

Figure 7.1.14

Annual and Cumulative Percent Change in Employment, SEPH and MCF, 1983-1987

Variation annuelle et cumulée en pourcentage de l'emploi, EERH et enquête sur les TRM, 1983-1987

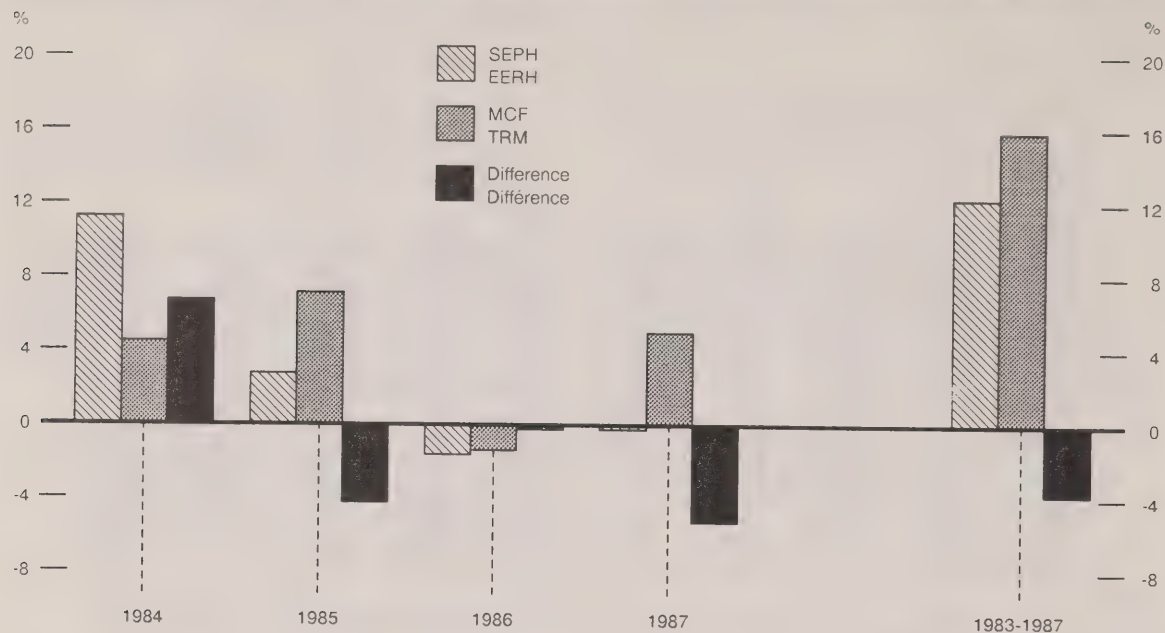
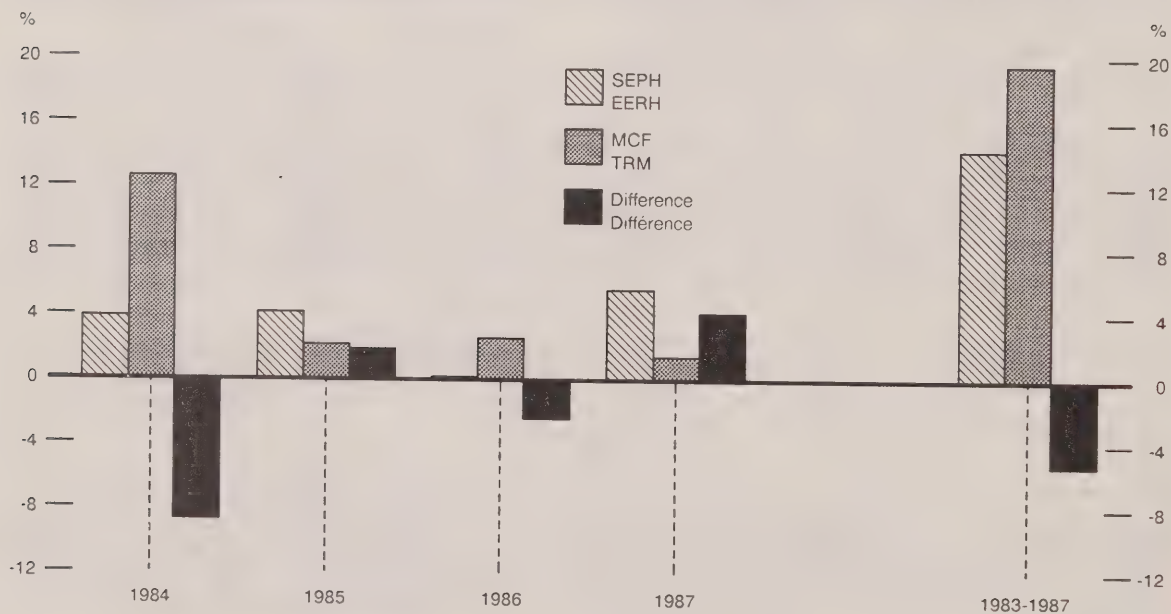


Figure 7.1.15

Percent Change in Annual Average Earnings, SEPH and MCF, 1983-1987

Variation en pourcentage des gains annuels moyens, EERH et enquête sur les TRM, 1983-1987



(ii) Coverage:

The sample on which the SEPH is based represents firms of all sizes. The size of a firm is defined as the total number of paid employees. Firms are classified into four size groups: 0 to 19, 20 to 49, 50 to 199 and 200 or more employees.

The coverage of the MCF survey is restricted to carriers with revenues of \$100,000 or more, irrespective of the number of employees.

This difference in coverage may partly explain the gap in the level of employment from the two data sources. With the representation of smaller firms (having revenues less than \$100,000) in the SEPH, one would expect the overall number of for-hire trucking employees to be higher than those reported by the MCF survey.

(iii) Reference Period:

The two data sources have different reference periods. The SEPH data are compiled on a monthly basis. The data provided for this study is an annual average for the calendar year based on monthly data for both level of employment and average weekly earnings. The MCF, on the other hand, is an annual survey and covers the carrier's fiscal year, which may fall anytime between April 1 of the reference year and March 31 of the following year.

(iv) Definitions:

The SEPH data refer to employees on the payroll during the last pay period of the month and include employees that are full time, part time, salaried and paid by the hour.

The MCF survey reports the average annual number of employees and the average is derived by the respondent. Since some person year adjustment may have been applied to the number of part time employees, the SEPH estimates would be expected to be somewhat higher.

For comparison purposes, the average weekly earnings from the SEPH were multiplied by 52 to obtain an annual average of earnings.

(v) Impact of rotation in the SEPH:

Around 70,000 reporting units, representing a universe of 700,000 firms and organizations, are included in the SEPH. More than half the reporting units are included in the sample every month (take-all units). These represent mainly firms or organizations with 200 or more employees, government departments and crown corporations. The remaining reporting units (take-some units) are a sample of the other firms in the universe.

The design provides for rotation of the take-some sample within a three-digit industry, province and size group. Each month, approximately one-twelfth of the take-some sample is replaced. When the units that rotate in the survey have different characteristics than the one that rotated out, the SEPH series might fluctuate. Even though the rotation impact is more noticeable for monthly data, it also applies to the annual averages and may partly explain the year to year fluctuations in the data.

(iii) Couverture:

L'échantillon sur lequel repose l'EERH représente des entreprises de toutes tailles. Le nombre total de salariés détermine la taille de l'entreprise. Les entreprises sont réparties en quatre groupes de taille: 0 à 19, 20 à 49, 50 à 199 et 200 salariés et plus.

L'enquête sur les TRM vise uniquement les transporteurs ayant des recettes de \$100,000 ou plus, quel que soit le nombre de leurs salariés.

Cette différence dans la couverture peut expliquer en partie l'écart dans le niveau de l'emploi des deux sources de données. Il n'est pas vraiment étonnant que le nombre de salariés déclaré à l'EERH soit plus élevé que celui déclaré à l'enquête sur les TRM puisque la première enquête vise aussi les petites entreprises (dont les recettes sont inférieures à \$100,000).

(iii) Période de référence:

Les périodes de référence des deux enquêtes ne sont pas les mêmes. Les données de l'EERH sont rassemblées mensuellement. Celles qui ont servi à la présente étude représentent une moyenne annuelle pour l'année civile calculée à partir des données mensuelles sur le niveau de l'emploi et sur les gains hebdomadaires moyens. Par contre, l'enquête sur les TRM est une enquête annuelle qui porte sur l'exercice financier du transporteur terminé à un moment quelconque entre le 1er avril de l'année de référence et le 31 mars de l'année suivante.

(iv) Définitions:

Les salariés dont font état les données de l'EERH sont ceux qui étaient inscrits sur la liste de paye durant la dernière période de paye du mois, qu'il s'agisse d'employés ou de salariés rémunérés à l'heure travaillant à temps plein ou à temps partiel.

L'enquête sur les TRM donne le nombre annuel moyen de salariés tel qu'il a été calculé par le répondant. Étant donné que celui-ci a pu ajuster le nombre des années-personnes pour tenir compte des salariés à temps partiel, le nombre de salariés d'après les estimations de l'EERH risque d'être un peu plus élevé.

A des fins de comparaison, on a multiplié les gains hebdomadaires moyens mesurés par l'EERH par 52 pour obtenir une estimation des gains annuels moyens.

(v) Conséquences du renouvellement de l'échantillon de l'EERH

Quelque 70,000 unités déclarantes représentant un univers de 700,000 entreprises et organismes sont prises en compte dans l'EERH. Plus de la moitié des unités déclarantes font partie de l'échantillon chaque mois (unités à tirage complet). Il s'agit surtout d'entreprises ou d'organismes de 200 salariés ou plus, de ministères et de sociétés d'État. Les autres unités déclarantes (unités à tirage partiel) constituent un échantillon des autres entreprises de l'univers.

Pour chaque branche d'activité (code à trois chiffres), province et groupe de taille, le plan prévoit un renouvellement de la portion à tirage partiel de l'échantillon. Chaque mois, le douzième environ de la portion à tirage partiel de l'échantillon est remplacé. Lorsque les unités qui entrent dans l'échantillon n'ont pas les mêmes caractéristiques que celles qui en sortent, les séries de l'EERH peuvent fluctuer. Même si les conséquences du renouvellement se remarquent davantage dans le cas des données mensuelles, elles se répercutent aussi sur les moyennes annuelles ce qui peut en partie expliquer les fluctuations d'une année à l'autre dans les données.

Section 6: Data Sources and Limitations:

This study is based on the following data sources:

1. Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey. (MCF): This survey is a census of Canadian-domiciled for-hire motor carriers of freight and household goods movers earning gross operating revenues of at least \$100,000 during the previous reference period. The objective is to obtain information on the size, structure and economic performance of the for-hire trucking sub-sector.

Details of the objectives, statistical framework, data quality, limitations and survey methodology are provided on Chapter 8 of this publication.

2. Survey of Employment, Payrolls and Hours (SEPH): This survey is a sample survey of all sizes of firms and is designed to measure, on a monthly basis, the levels and month-to-month trends of employment, paid hours and earnings. It covers all industries except agriculture, fishing and trapping, religious organizations and private households. The estimates based on this survey are published monthly in Employment Earnings and Hours, Catalogue no. 72-002.

In 1987, SEPH underwent sampling frame improvements. Adjustments for these changes had to be applied to compare 1987 data to earlier years. Adjustment factors needed to make such comparisons were obtained from the May 1987 issue of Employment, Earnings and Hours, Catalogue no. 72-002.

SEPH is the most suitable existing source of data for this type of study. But it does have its limitations with reference to the complete coverage of the transportation sector. Firstly, the SEPH excludes unincorporated self-employed people, therefore reducing the importance of the transportation sector. In 1986, in the trucking industry alone, there were approximately 25,000 unincorporated sole owners or partners operating small businesses. Secondly, a SEPH establishment is assigned to a particular industry according to its principal activity. However, many firms engaged in retail, manufacturing and construction have transportation distribution units consisting of private fleets for the purpose of transporting their own goods. Employees in these transportation units which provide distribution support service to their owners are, in fact, providing transportation services, but are not counted as employees of the transportation sector by the SEPH because there is no separate transportation establishment.

It should also be noted that an analysis of the economy is based on the industrial aggregate estimates of the SEPH.

Section 6: Sources des données et limites:

Cette étude repose sur les sources de données suivantes:

1. Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement (enquête sur les TRM): recensement des entreprises de camionnage et de déménagement pour compte d'autrui domiciliées au Canada ayant réalisé des recettes d'exploitation brutes de \$100,000 ou plus durant la période de référence précédente. Le principal objectif de l'enquête est d'obtenir des renseignements sur la taille, la structure et le rendement économique du sous-secteur du camionnage pour compte d'autrui.

Des précisions sur les objectifs, le cadre statistique, la qualité et les limites des données ainsi que sur la méthodologie d'enquête se retrouvent au chapitre 8 de la présente publication.

2. Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH): enquête-échantillon menée auprès des entreprises de toutes tailles ayant pour objet de mesurer mensuellement les niveaux et les tendances de l'emploi, des heures rémunérées et des gains. Elle vise tous les secteurs de l'activité économique sauf l'agriculture, la pêche et la piégeage, les organismes religieux et les ménages. Les estimations fondées sur cette enquête paraissent chaque mois dans la publication Emploi, gains et durée du travail, n° 72-002 au catalogue.

En 1987, la base de sondage de l'EERH a été améliorée. Il a donc fallu apporter certains ajustements pour rendre les données de 1987 comparables à celles des années précédentes. Les facteurs d'ajustement nécessaires à l'établissement de comparaisons ont été tirés du numéro de mai 1987 de la publication Emploi, gains et durée du travail, n° 72-002 au catalogue.

Les données de l'EERH sont celles qui conviennent le mieux à des études comme celle-ci à l'heure actuelle mais elles présentent certaines limites sur le plan de la couverture du secteur des transports. En premier lieu, l'EERH exclut les travailleurs autonomes non constitués en sociétés, ce qui réduit d'autant l'importance du secteur des transports. En 1986, dans la seule industrie du camionnage, environ 25,000 personnes exploitaient seules ou avec des associés des petites entreprises non constituées en sociétés. En deuxième lieu, le classement d'un établissement se fait en fonction de son activité principale. Toutefois, de nombreuses entreprises s'occupant de commerce de détail, de fabrication et de construction ont leurs propres parcs de camions pour transporter et distribuer leurs marchandises. Les salariés affectés au transport et à la distribution pour le compte de l'entreprise fournissent en fait des services de transport mais ne sont pas comptés comme des salariés du secteur des transports par l'EERH parce que l'entreprise qui les emploie n'est pas un établissement de transport distinct.

Il convient également de noter qu'une analyse de l'économie se fonde sur les estimations de l'EERH pour l'ensemble des activités économiques.

AN ANALYSIS OF THE TRANSPORTATION SECTOR'S CONTRIBUTION TO CANADA'S GROSS DOMESTIC PRODUCT, WITH SPECIAL EMPHASIS ON THE FOR-HIRE TRUCKING INDUSTRY, 1977-1987

Introductory

One of the most meaningful and, undoubtedly, one of the most widely-used indicators employed to assess the value of goods and services produced in a country is its Gross Domestic Product (G.D.P.). It provides a measure for the total value of economic production which is a 'net' of the value of intermediary inputs. The Gross Domestic Product differs from the Gross National Product, in that it includes the investment incomes of foreign-owned factors of production, while excluding resident investments located outside a country's geographic boundaries.

Thus, while Canada's Gross National Product strictly measures the economic performance of Canadian factors of production, regardless of where they are located, the Gross Domestic Product measures the economic activity of all resident, as well as non-resident factors of production, located in Canada.

Gross Domestic Product data can be produced to reflect production at market prices or, alternatively, as is the case in the following analyses, at factor cost (that is, excluding indirect taxes, less subsidies, on intermediary inputs).

While Gross Domestic Product can serve as a gauge to compare economic performance between countries, it can also be used, as is the case in this study, to ascertain the economic importance of various industries, relative to a country's total economic production.

Objective

This study is divided into two sections, the first of which contains a brief synopsis of Canada's transportation industry, in terms of its contributions to the Gross Domestic Product between 1977 and 1987. As well, it examines the economic contributions of commercial versus non-commercial transportation activities in Canada, relative to the global economic performance of Canada's service-producing industries.

In the second section, emphasis is placed on the economic performance of Canada's for-hire trucking industry, comparing it to other modes of transport and looking at its overall economic importance relative to the total business sector output of Canada's transportation industry.

Finally, this study contains a brief analysis of the sensitivity of the for-hire trucking industry to the performance of Canada's global economy between 1977 and 1987. As such, it contains a simple 'normal' linear regression investigating the relationship between for-hire trucking activities and Canada's Gross Domestic Product. The rationale behind this investigation stems from the observation that for-hire trucking services constitute a derived demand, dependent on the economic performance of a number of industries requiring transportation services to produce, as well as distribute, their operating outputs.

It is also brought to the reader's attention that all figures presented in the following analysis are expressed in constant 1981 dollar G.D.P.; that is, using the Gross Domestic Product registered in 1981 as a benchmark for the calculation of the Real Domestic Product between 1977 and 1987, in constant 1981 dollars.

ANALYSE DE LA CONTRIBUTION DU SECTEUR DES TRANSPORTS AU PRODUIT INTÉRIEUR BRUT DU CANADA, PLUS PARTICULIÈREMENT DU SECTEUR DU CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI, 1977-1987

Introduction

L'un des indicateurs les plus efficaces et sans doute les plus utilisés qui permet de déterminer la valeur des biens et des services produits dans un pays est son produit intérieur brut (PIB). Il permet de déterminer la valeur totale de la production économique "nette" de la valeur des consommations intermédiaires. Le produit intérieur brut diffère du produit national brut: il englobe les revenus des placements étrangers et exclut les investissements nationaux à l'extérieur des limites géographiques d'un pays.

Ainsi, le produit national brut du Canada ne mesure que la performance économique des facteurs de production canadiens, quelle que soit leur origine; le produit intérieur brut, pour sa part, mesure l'activité économique de tous les facteurs de production nationaux et non nationaux au Canada.

On peut calculer le produit intérieur brut de façon à exprimer la production aux prix du marché, ou bien, comme c'est le cas dans les analyses suivantes, au coût des facteurs, c'est-à-dire en excluant les impôts indirects (moins les subventions) applicables aux consommations intermédiaires.

Le produit intérieur brut permet de comparer la performance économique de divers pays, mais il peut également servir, comme c'est le cas dans la présente étude, à déterminer l'apport économique des divers secteurs à la production économique globale d'un pays.

Objectif

La présente étude se divise en deux parties. La première contient une brève synopsis du secteur des transports du Canada, en termes de sa contribution au produit intérieur brut entre 1977 et 1987. De même, elle fournit un aperçu de l'apport économique des activités commerciales et non commerciales de transport au Canada, en fonction de la performance économique globale du secteur des services du pays.

La deuxième partie porte plus particulièrement sur la performance économique du secteur canadien du camionnage pour compte d'autrui, en comparant cette performance à celle des autres modes de transport et en examinant son apport économique global en fonction de la production totale commerciale du secteur des transports du Canada.

Enfin, la présente étude comprend une brève analyse de la sensibilité du secteur du camionnage pour compte d'autrui à la performance économique globale du Canada entre 1977 et 1987. Elle présente donc une méthode de régression linéaire "normale" simple permettant d'étudier le lien entre les activités de camionnage pour compte d'autrui et le produit intérieur brut du Canada. À l'origine de cette étude se trouve l'observation selon laquelle la demande de services de camionnage pour compte d'autrui est une demande dérivée, qui repose sur la performance économique d'un certain nombre de secteurs faisant appel aux services de transport pour créer et distribuer leurs produits.

Les lecteurs sont priés de noter que toutes les données présentées dans l'analyse suivante sont exprimées en dollars constants de 1981 (PIB), c'est-à-dire qu'on s'est servi du produit intérieur brut enregistré en 1981 pour calculer le produit intérieur réel entre 1977 et 1987, en dollars constants de 1981.

Data Sources and Limitations

The data contained in this study were obtained from (publications released by) the Input-Output Division and the Industry Measures and Analysis Division of Statistics Canada. Basic transportation-related information used to produce these data, however, was mostly derived from various statistical programs conducted by the Transportation Division. It is also noted, however, that the Division does not collect all of the required information for the calculation of transportation 'Value Added' statistics. This includes industries such as taxi cabs, highway and bridge maintenance, as well as some of the smaller operators for the truck, water, and bus transportation modes; estimates for these were derived by the Input-Output Division using various other sources, including Revenue Canada Taxation Statistics.

The Gross (or Real) Domestic Product transportation estimates presented in this study reflect only commercial transportation services offered for reward. Private transportation activities for industries which operate such services strictly for their own account are excluded from the transportation sector's Gross Domestic Product segment. These transportation operation are considered as intermediate inputs to the production of other operating outputs, and taken into consideration in the calculation of G.D.P. estimates for these industries.

Transportation Industry: Real Domestic Product Segment, 1977 to 1987

In Figure 7.2.1, the value of the transportation industry's economic production between 1977 and 1987 is presented, along with its percentage share contributions relative to Canada's Real Domestic Product (R.D.P.). As indicated, the transportation sector represented about 4.8% of Canada's Real Domestic Product in 1987, contributing about \$18.0 billion to the total value of economic production.

Although the transportation sector's R.D.P. contributions increased by about 29.0% between 1977 and 1987, there were notable fluctuations in the value of production observed during intervening years. The most significant year-to-year increase occurred in 1979, when the economic contribution's of Canada's transportation sector rose by slightly more than 11.0% over 1978, to about \$16.3 billion.

Although not indicated in Figure 7.2.1, that same year Canada's Real Domestic Product had increased at a substantially slower rate, or about 4.0%, over 1978. This, as was mentioned earlier, reflects the sensitivity of the transportation sector to the economic performance of a number of industries in Canada which rely on transportation services for the production, as well as the distribution, of their operating outputs (e.g. goods produced). Therefore, during periods when the global economy is healthy and booming, the transportation sector may benefit from substantial increases in the demand for its services, due to the increase in operating activities of various industries relying on these services.

Conversely, during periods of recession or low activity in the economy at large, the transportation sector may experience sharp drops in the demands for its services. For example, following a slight decline in economic growth between 1979 to 1981, the transportation sector experienced a marked 8.4% year to year drop in production during 1982. This decline, as expected, was accompanied by a more moderate decrease in Canada's (total) Real Domestic Product, or about 3.8%.

However, as can also be noted in Figure 7.2.1, following the recession of 1982, Canada's transportation industry experienced strong growth in economic performance, posting steady year to year increases in the value of its economic production between 1983 and 1987. Economic growth, rising about 4.6% between 1982 and 1983, registered its most pronounced year to year increase in 1984 when it rose more than 8.0% over 1983. In

Sources et limites des données

Les données de la présente étude ont été obtenues (des publications) de la Division des entrées-sorties et de la Division des mesures et de l'analyse des industries, de Statistique Canada. Cependant, les renseignements de base sur le transport qui ont servi à produire ces données proviennent principalement des divers programmes statistiques que mène la Division des transports. À noter, toutefois, que la Division ne recueille pas tous les renseignements nécessaires au calcul des statistiques sur la "valeur ajoutée" par les transports. La Division des entrées-sorties recueille, à l'aide de diverses sources, y compris Statistiques fiscales de Revenu Canada, des données sur les entreprises de taxis, d'entretien des grandes routes et des ponts, ainsi que sur les plus petites entreprises de transport par camions, autobus et voie maritime.

Les estimations du produit intérieur brut (ou réel) du secteur des transports présentées ici ne tiennent compte que des services de transport rémunérés. Les secteurs qui exploitent des services de transport pour leur propre compte sont exclus des estimations du produit intérieur brut du secteur des transports. Ces activités sont considérées comme des consommations intermédiaires par rapport à d'autres produits et sont prises en compte dans le calcul des estimations du PIB de ces secteurs.

Secteur des transports: produit intérieur réel, 1977-1987

La figure 7.2.1 présente la valeur de la production économique du secteur des transports pour la période 1977-1987, ainsi que le pourcentage de sa contribution par rapport au produit intérieur réel (PIR) du Canada. Comme on peut le constater, le secteur des transports a représenté environ 4.8% du produit intérieur réel du Canada en 1987, soit environ \$18.0 milliards par rapport à la valeur totale de la production économique.

Bien que la contribution au PIR du secteur des transports ait augmenté d'environ 29.0% entre 1977 et 1987, on a remarqué de grandes variations dans la valeur de la production observée au cours de ces années. C'est en 1979 que l'augmentation d'une année à l'autre a été la plus importante, alors que l'apport économique du secteur des transports du Canada a progressé d'un peu plus de 11.0% par rapport à 1978, pour s'établir à environ \$16.3 milliards.

Bien que ce ne soit pas indiqué dans la figure 7.2.1, le taux d'augmentation du produit intérieur réel a été beaucoup moins rapide en 1979, ou environ 4.0% par rapport à 1978. Comme nous l'avons déjà mentionné, cette situation traduit la sensibilité du secteur des transports à la performance économique d'un certain nombre de secteurs au Canada qui comptent sur les services de transport pour créer et distribuer leurs produits (biens). Par conséquent, en période de prospérité, le secteur des transports peut voir la demande pour ses services augmenter considérablement, en raison de l'accroissement des activités des divers secteurs qui comptent sur les services de transport.

Inversement, pendant une récession ou un affaiblissement de l'activité économique en général, on peut assister à une très forte baisse de la demande de services de transport. Ainsi, après un ralentissement de la croissance économique entre 1979 et 1981, la production du secteur des transports a diminué de façon notable (8.4%) au cours de 1982. Cette baisse, comme prévu, a été accompagnée d'une diminution moins forte du produit intérieur réel (total) du Canada (environ 3.8%).

Cependant, comme l'indique la figure 7.2.1, suivant la récession de 1982, le secteur canadien des transports a grandement amélioré sa performance économique, augmentant d'une année à l'autre la valeur de sa production économique entre 1983 et 1987. Cette croissance économique, qui a augmenté d'environ 4.6% entre 1982 et 1983, a été la plus prononcée en 1984 alors qu'elle a augmenté de plus de 8.0% par rapport à l'année précédente. En 1985, la

1985, economic production grew 4.6% over 1984, but increased only about 2.6% between 1985 and 1986. By 1987, however, the transportation sector's economic growth rate had bounded back to about 4.7% over 1986.

Contrasting strongly with the fluctuations in the value of its economic production, the transportation sector's overall contribution to Canada's Real Domestic Product was stable at about 5.0% of the total, throughout the period under review. As expected, the smallest share was registered during the recession of 1982 when it stood at about 4.6% of the total, while the largest share was observed during 1979, when it was about 5.4%, as noted previously.

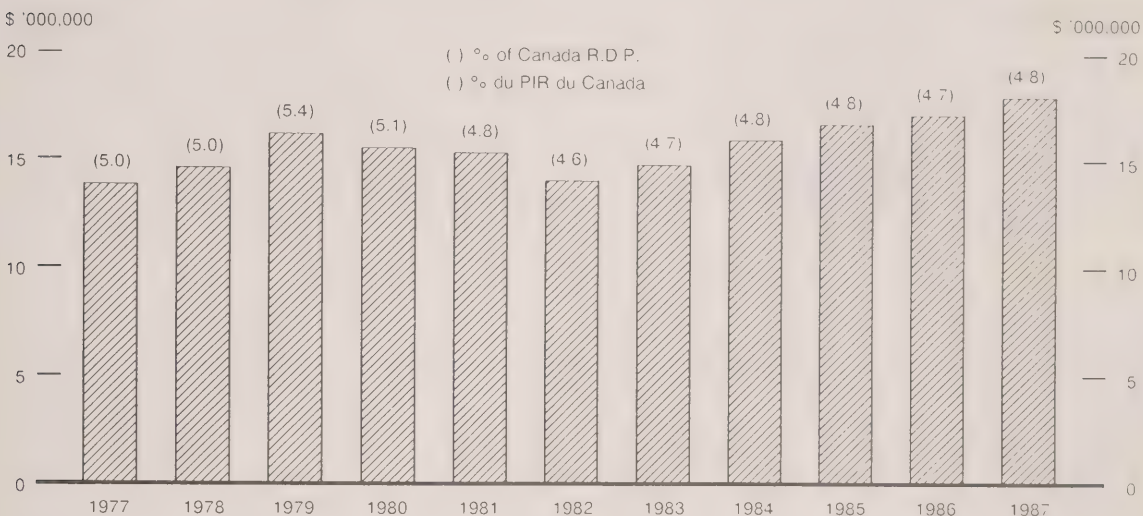
production économique a progressé de 4.6% par rapport à 1984, mais n'a augmenté que d'environ 2.6% entre 1985 et 1986. Cependant, en 1987, le taux de croissance économique du secteur des transports s'élevait environ 4.7% par rapport à 1986.

Contrairement aux variations de la valeur de la production économique du secteur des transports, la contribution globale de ce dernier au produit intérieur réel du Canada est demeurée stable à environ 5.0% du total au cours de la période à l'étude. Comme on s'y attendait, la contribution de ce secteur a été la moins élevée au cours de la récession de 1982 alors qu'elle s'établissait à environ 4.6% du total; cette contribution a été la plus élevée en 1979 (environ 5.4%), comme nous l'avons déjà mentionné.

Figure 7.2.1

Transportation Real Domestic Product Segment and Percentage Share of Canada R.D.P., at Factor Cost, 1977-1987

Produit intérieur réel du secteur des transports et contribution en pourcentage au PIR du Canada, coût des facteurs, 1977-1987



Service versus Goods Producing Industries: Transportation R.D.P. Segment Share, 1987

Figure 7.2.2 depicts Canada's Real Domestic Product in terms of service versus goods-producing industries and shows the transportation sector's share of the total service-producing industry's R.D.P. component in 1987. Similarly, in Figure 7.2.3, the transportation industry's G.D.P. segment is presented in terms of percentage shares of Canada's total business versus non-business sector R.D.P. contributions.

As can be noted in Figure 7.2.2, the economic production of service-producing industries represented almost 61.0% of Canada's Real Domestic Product in 1987, or about \$230.0 billion, while goods producing industries represented 39.0% of the total, at about \$149.0 billion. The transportation sector accounted for about 7.8% of the total value of production of service producing industries in 1987. These service industries encompass the activities of various segments of the economy, including retail and wholesale trade, business personnel suppliers, car and truck as well as machinery and equipment rentals, personal and household services, advertising agencies and recreation industries.

Secteur des services et secteur des biens: contribution du secteur des transports au PIR, 1987

La figure 7.2.2 donne le produit intérieur réel du secteur des services et du secteur des biens, ainsi que la contribution du secteur des transports, pour 1987, à la composante PIR de l'ensemble du secteur des services. De même la figure 7.2.3 présente la contribution du secteur des transports au PIB en termes de pourcentage de la contribution au PIR de l'ensemble du secteur des entreprises et du secteur hors entreprises.

Comme l'indique la figure 7.2.2, la production économique du secteur des services a représenté presque 61.0% du produit intérieur réel du Canada pour 1987, ou environ \$230.0 milliards, alors que celle du secteur des biens a représenté 39.0% du total, environ \$149.0 milliards. En 1987, le secteur des transports a compté pour environ 7.8% de la valeur totale de la production du secteur des services. Ce secteur englobe les activités de divers segments de l'économie, y compris les commerces de gros et de détail, les services de location de personnel, les services de location de voitures, de camions, de machines et de matériel, les services personnels et domestiques, les agences de publicité et les services de loisir.

Figure 7.2.2

Real Domestic Product Components for Goods versus Service Producing Industries, and Transportation Segment Share, 1987

Produit intérieur réel du secteur des services et du secteur des biens et contribution du secteur des transports, 1987

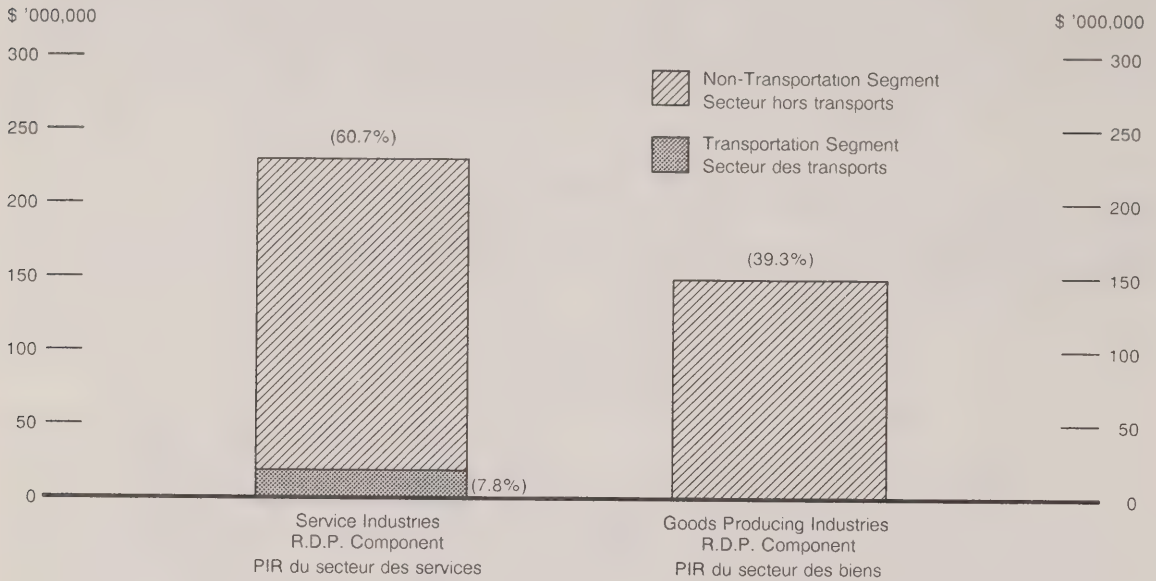
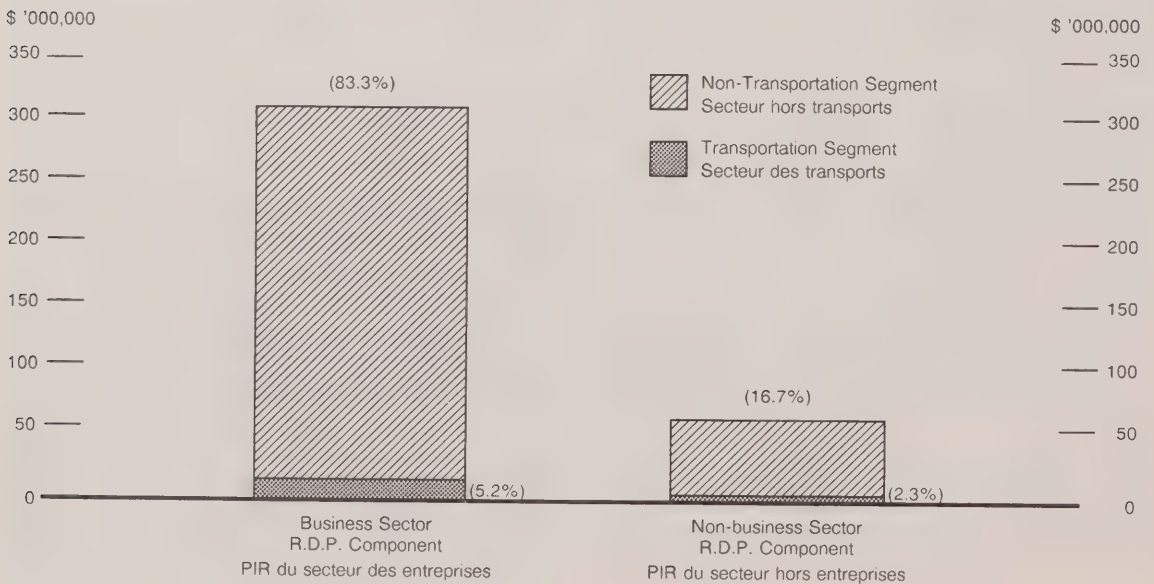


Figure 7.2.3

Real Domestic Product Components for Business versus Non-business Sectors, and Transportation Segment Shares, 1987

Produit intérieur réel du secteur des entreprises et du secteur hors entreprises et contribution du secteur des transports, 1987



Business versus Non-business Sectors: Transportation R.D.P. Segment Share, 1987

As indicated in Figure 7.2.3, at \$316.0 billion, about 83.0% of the total value of economic outputs in 1987, as measured by the R.D.P., was produced by Canada's business sector while the non-business sector contributed less than 17.0% of the total, at about \$63.0 billion. However, while commercial transportation services represented about 5.2% of the business sector's R.D.P. segment, non-commercial transportation activities only accounted for about 2.3% of the non-business sector's contributions to the Real Domestic Product.

It is noted here that a large portion of the transportation sector's non-business R.D.P. segment consisted of highway, bridge and tunnel maintenance operations (representing over three-quarters of the total). In contrast, these activities only represented a marginal portion of the transportation industry's business sector R.D.P. (see Figure 7.2.5). Other non-business sector transportation activities included government ferry operations as well as harbour and airport services.

Business Sector Service Industries: Transportation R.D.P. Segment Share, 1977-1987

Figure 7.2.4 looks at the contributions of service-producing industries in Canada's business sector, relative to the (total) Real Domestic Product between 1977 and 1987. It shows the total value of economic production for this segment of Canada's R.D.P., as well as its percentage share of the Real Domestic Product. The (business sector) transportation industry R.D.P. segment is depicted in terms of its percentage share of the business sector's service industries R.D.P. segment, over this same period.

As indicated in Figure 7.2.4, the R.D.P. segment of the business sector's service producing industries in Canada increased by about a half (50.2%) between 1977, when it stood at \$111.6 billion, and 1987 when it totalled \$167.6 billion. Indeed, excepting for the recession year 1982, the business sector's service R.D.P. segment posted steady year to year increases in the value of its economic production, throughout the period under study. Moreover, the business sector's service industry share of Canada's Real Domestic Product increased from less than 40.0% in 1977 to more than 44.0% in 1987. In contrast, Canada's (business sector) transportation industry registered a small decrease in shares relative to the total business sector's service R.D.P. segment, falling slightly from about 11.0 in 1977 to less than 10.0% in 1987. This suggests that Canada's (commercial) transportation sector increased the value of its economic production at a slower rate than did the business sector's service industries in general.

As can also be seen in Figure 7.2.4, the largest share registered by the commercial activities of the transportation sector, relative to the business sector's total service industries R.D.P. segment, occurred in 1979, when it represented almost 12.0% of the total; the smallest share was observed in 1982, when it was about 9.6%. Following the recession of 1982, the transportation sector's share remained relatively stable at about 10.0%.

Transportation Industry: Real Domestic Product Segments by Mode, 1987

Figure 7.2.5 presents the transportation Gross Domestic Product business sector segment, by mode. For the purpose of this analysis, freight transportation modes represent the truck, rail, marine and pipeline industries, while passenger transportation modes consist of air and bus (urban and interurban) service industries. The residual remaining represents about 10.0% of the total, and includes industries such as taxi cabs, and tunnel and bridge operators (less than 1.0% of the total).

Secteur des entreprises et secteur hors entreprises: contribution du secteur des transports au PIR, 1987

Comme l'indique la figure 7.2.3, en 1987, environ 83.0% (\$316.0 milliards) de la valeur totale de la production économique, établie en fonction du PIR, a été générée par le secteur canadien des entreprises, alors que le secteur hors entreprises a représenté moins de 17.0% du total, soit environ \$63.0 milliards. Cependant, tandis que les services commerciaux de transport représentaient environ 5.2% de la contribution au PIR du secteur des entreprises, les services non commerciaux de transport ne représentaient qu'environ 2.3% de la contribution au PIR du secteur hors entreprises.

A noter qu'une large part de la contribution au PIR des activités hors entreprises du secteur des transports allait aux services d'entretien des grandes routes, des ponts et des tunnels (représentant plus de 75.0% du total). Par contre, ces activités ne représentaient qu'une faible part de la contribution au PIR du secteur des entreprises de transport (voir figure 7.2.5). Au nombre des autres activités de transport du secteur hors entreprises, mentionnons les services publics de traversier, ainsi que les services aux ports et aux aéroports.

Branche des services du secteur des entreprises: contribution au PIR du secteur des transports, 1977-1987

La figure 7.2.4 donne la contribution de la branche des services du secteur des entreprises du Canada au produit intérieur réel (total) pour la période 1977-1987. Elle présente la valeur totale de la production économique de cette composante du PIR, ainsi que la contribution du secteur, en pourcentage, au produit intérieur réel. La contribution au PIR du secteur des transports (secteur des entreprises) est établie en termes de la contribution en pourcentage, à la composante PIR, de la branche des services du secteur des entreprises au cours de la même période.

Comme l'indique la figure 7.2.4, la composante PIR de la branche des services du secteur des entreprises du Canada a augmenté environ de moitié (50.2%) entre 1977 (\$111.6 milliards) et 1987 (\$167.6 milliards). En effet, sauf pour l'année de récession de 1982, la contribution au PIR de la branche des services du secteur des entreprises a augmenté d'année en année au niveau de la valeur de la production économique, pendant toute la période à l'étude. Par ailleurs, la contribution de la branche des services de ce secteur au produit intérieur réel a augmenté, passant de moins de 40.0% en 1977 à plus de 44.0% en 1987. Par contre, le secteur canadien des transports (secteur des entreprises) a enregistré une faible baisse de la part par rapport à la contribution au PIR de la branche des services pour l'ensemble du secteur des entreprises (passant d'environ 11.0% en 1977 à moins de 10.0% en 1987). Cela semble indiquer que la valeur de la production économique du secteur des transports (commerciaux) a augmenté plus lentement que celle de la branche des services du secteur des entreprises en général.

Selon la figure 7.2.4, la contribution au PIR des services marchands de transport, par rapport à la part du PIB des branches des services du secteur des entreprises, a été la plus élevée en 1979, alors qu'elle représentait presque 12.0% du total; cette contribution a été la plus basse en 1982, soit d'environ 9.6%. Suivant la récession de 1982, la contribution du secteur des transports est demeurée relativement stable à environ 10.0%.

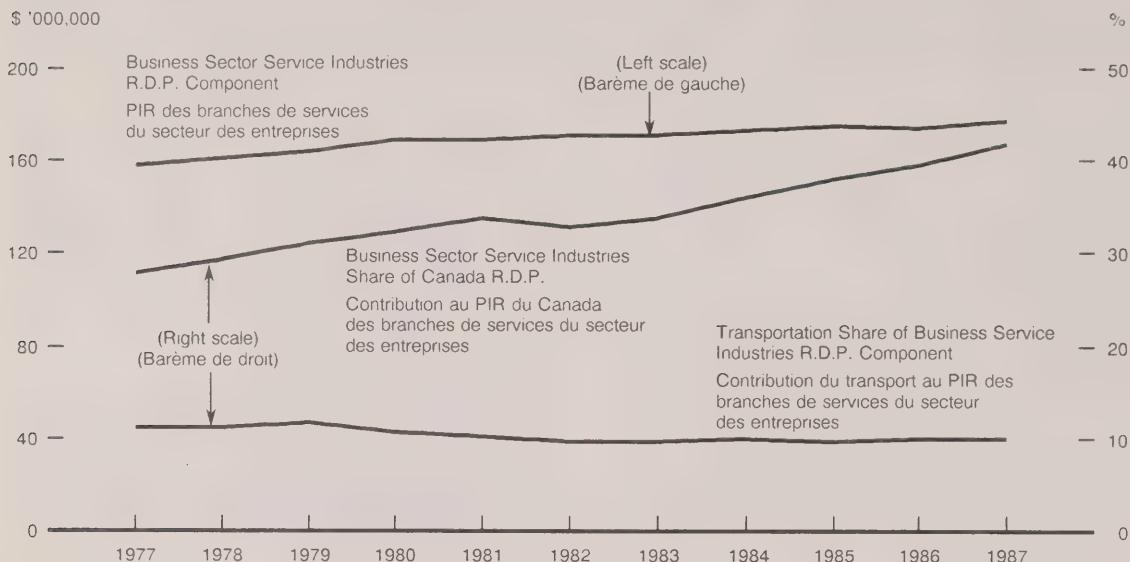
Secteur des transports: contribution au produit intérieur réel, selon le mode, 1987

La figure 7.2.5 présente le produit intérieur brut des activités de transport du secteur des entreprises, selon le mode. Aux fins de l'analyse, les modes de transport des marchandises sont représentés par les services de transport ferroviaire, maritime, par camion et par pipeline, tandis que les modes de transport des voyageurs sont représentés par les services de transport aérien et par autobus (transport urbain et transport interurbain). Les autres services représentent environ 10.0% du total et comprennent des services tels que les taxis et les services d'entretien des tunnels et des ponts (moins de 1% du total).

Figure 7.2.4

Real Domestic Product Component for Business Sector Service Industries, and Transportation Segment Share, 1977-1987

Produit intérieur réel des branches de services du secteur des entreprises et contribution du secteur des transports, 1977-1987



As can be seen in Figure 7.2.5, freight transportation modes contributed substantially more to the transportation sector's total Real Domestic Product segment, at about 71.0% of the total, than did passenger transportation modes, which accounted for about a fifth of the total, or 19.3%.

While the air mode contributed most substantially to the value of economic production for the passenger transportation industries in 1987, the truck mode dominated freight transportation Real Domestic Product contributions. However, as indicated in Figure 5, at 32%, the economic contributions for the truck mode represented more than twice the 13.9% share registered by the air mode, relative to the total transportation R.D.P.

Indeed, the trucking industry constituted the single most important mode of transportation in terms of its R.D.P. contribution in 1987. In comparison, rail operations contributed about a fifth, or 19.9%, of the transportation sector's total economic value of production, while marine and pipeline modes each registered shares of slightly less than 10.0%. Thus, relative to freight transportation's R.D.P. segment, truck and rail transportation constituted the two most important modes, representing almost three quarters of the total, or about 73.0%. Moreover, at \$8.6 billion in constant \$1981 R.D.P., the economic outputs for these two modes represented well over half the transportation industry's total business sector R.D.P. segment, at about 52.0%.

Truck versus Rail Transportation: Real Domestic Product Segments, 1977-1987

Figure 7.2.6 traces the contributions of the truck and rail modes to Canada's Real Domestic Product for the period 1977 to 1987.

Comme l'indique la figure 7.2.5, les modes de transport des marchandises ont contribué beaucoup plus au produit intérieur réel total du secteur des transports (environ 71.0% du total) que les modes de transport des voyageurs (le cinquième du total ou 19.3%).

En 1987, le transport aérien a contribué le plus à la valeur de la production économique des entreprises de transport de voyageurs; le camionnage, pour sa part, a le plus contribué au produit intérieur réel du secteur des transports des marchandises. Cependant, comme l'indique la figure 5, la contribution (32.0%) à la production économique du secteur du camionnage a été plus du double de la contribution du transport aérien (13.9%), par rapport aux contributions totales au PIR du secteur des transports.

En effet, en 1987, le secteur du camionnage a occupé la première place en termes de sa contribution au PIR. En comparaison, le transport ferroviaire a représenté environ le cinquième (19.9%) de la valeur totale de la production économique du secteur des transports, tandis que les services de transport par voie maritime et par pipelines ont représenté chacun un peu moins de 10.0%. Par rapport à la composante PIR des entreprises de transport des marchandises, les entreprises de transport par camions et par trains ont occupé les deux premières places, représentant presque les trois quarts du total ou environ 73.0%. En outre, la production économique de ces deux modes de transport, établie à \$8.6 milliards en dollars constants de 1981 (PIR), a représenté plus de la moitié de la contribution au PIR des activités de transport de l'ensemble du secteur des entreprises, ou environ 52.0%.

Transport routier et transport ferroviaire: contribution au produit intérieur réel, 1977-1987

La figure 7.2.6 donne la contribution du transport routier et du transport ferroviaire au produit intérieur réel du Canada pour la période 1977-1987.

Figure 7.2.5

Transportation Real Domestic Product Segment, Percentage Share by Mode - Business Sector, 1987
Produit intérieur réel du secteur des transports, contribution en pourcentage selon le mode - Secteur des entreprises, 1987

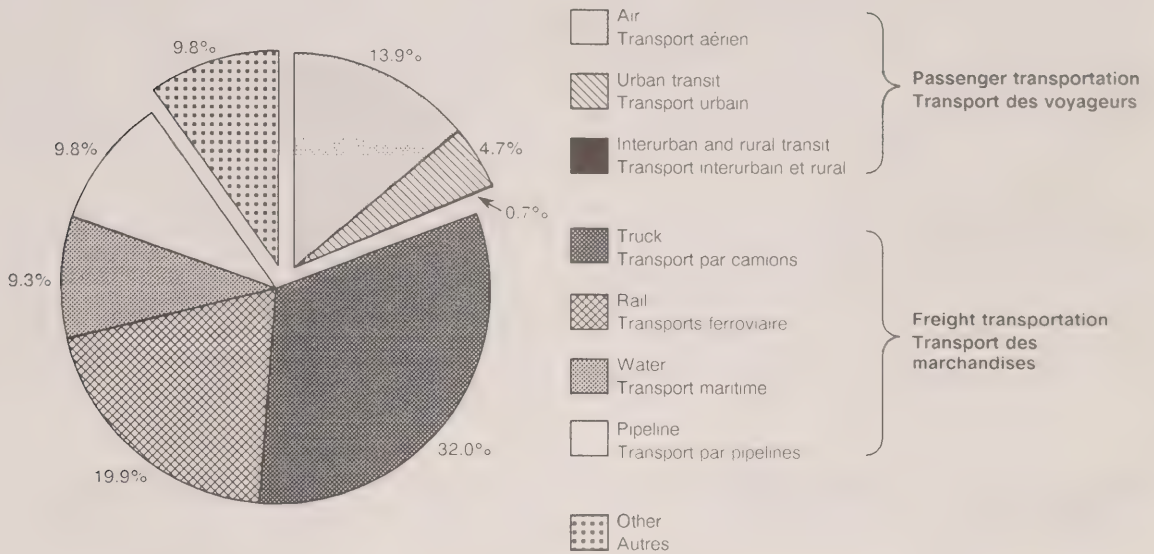
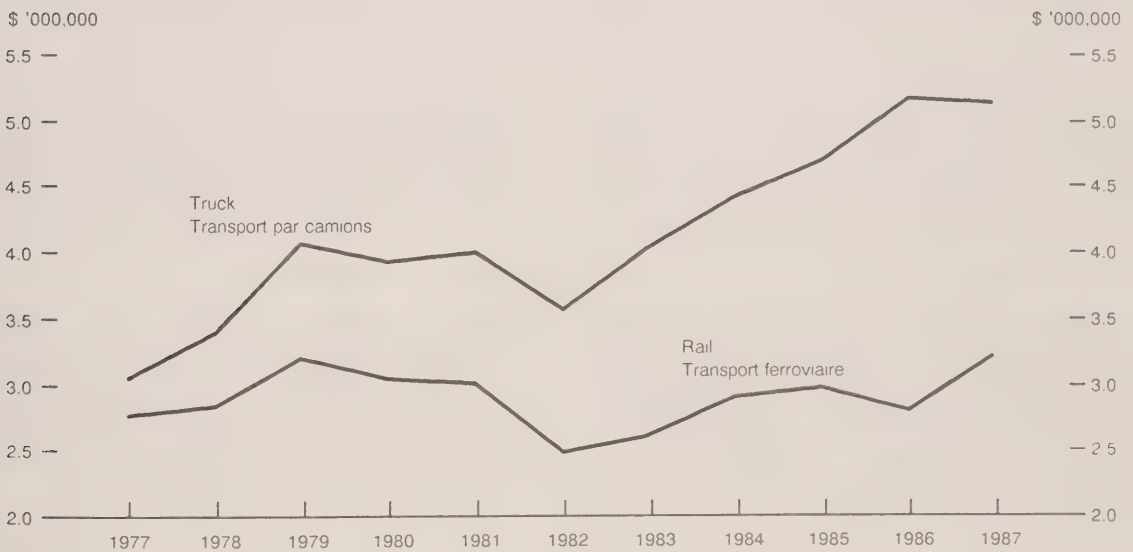


Figure 7.2.6

Real Domestic Product Segments for Truck versus Rail Modes - Business Sector, 1977-1987
Produit intérieur réel, transport par camions et transport ferroviaire - Secteur des entreprises, 1977-1987



As indicated, the truck mode registered consistently higher levels of economic production between 1977 and 1987 than did the rail transportation mode. Moreover, the gap between the R.D.P. segments for these two modes widened significantly during this period. Indeed, while the truck R.D.P. segment stood only about 11.0% higher than did rail transportation in 1977, at about \$3.0 billion, by 1987 the truck industry contributed almost 60.0% more to the Real Domestic Product than did the rail mode, at about \$5.1 billion. In terms of percentage share contributions to the transportation sector's total commercial R.D.P. segment, the truck mode also registered substantial increases during this period. Although not shown in Figure 7.2.6, it is noted that truck transportation's share of the total rose from less than 22.0% in 1977, to more than 29.0% in 1987; in contrast, the rail mode experienced an overall decrease, falling from a share of almost 20.0% of the total in 1977, to about 18.0% in 1987.

Since the recession in 1982, economic production by the rail industry grew at a significantly slower rate than did the trucking industry, which registered substantial growth in economic production. However, as indicated in Figure 7.2.6, the strength of the truck R.D.P. growth rate diminished in intensity between 1983 and 1985 (i.e. almost 14.0% growth in year to year R.D.P. in 1983, compared to about 6.0% in 1985). Between 1985 and 1986, however, truck R.D.P. grew by about 10.0%, although in 1987 economic growth decreased slightly by about 1% over 1986.

SIMPLE 'NORMAL' LINEAR REGRESSION ANALYSIS: FOR-HIRE TRUCKING FREIGHT TRANSPORTATION ACTIVITIES VERSUS CANADA'S REAL DOMESTIC PRODUCT, 1977-1987

Introduction

As was mentioned earlier, the demand for transportation services depends ultimately on the economic performance of a number of industries relying on such services for the production and distribution of their operating outputs. As such, the service activities of Canada's transportation sector constitute a derived demand. In addition, this industrial sector is highly affected by external factors affecting the economy, such as droughts or recessions. In the analysis that follows, this premise is examined with focus on the activities of Canada's for-hire trucking industry.

The analysis investigates the correlation, or relationship, between freight tonnage transported by the for-hire trucking industry and Canada's Real Domestic Product (excluding the transportation segment) over the reference period 1977 to 1987. The relationship between these two (operating versus economic) indicators is measured by way of a 'normal' linear regression – a statistical tool widely used to assess the level of correlation, or the relationship, between data variables.

Regression Assumption

Regression models comprise response (or dependent) variables and independent variables. In terms of the hypothetical relationship under study, it can be reasoned or deduced that transportation operations constitute a 'response' activity, dependent on and varying with Canada's economic performance. Hence, for this particular analysis, Canada's Real Domestic Product between 1977 and 1987 is taken to represent an 'independent' variable, with freight tonnage transported by the for-hire trucking industry constituting a 'dependent' or 'response' variable.

Comme nous l'avons déjà mentionné, le niveau de production économique du transport routier a toujours été plus élevé que celui du transport ferroviaire entre 1977 et 1987. De plus, l'écart entre la contribution au PIR de ces deux modes de transport s'est considérablement élargi au cours de cette période. En effet, alors que le PIR du secteur du camionnage ne s'élevait qu'à 11.0% de plus que celui du transport ferroviaire en 1977 (environ \$3.0 milliards), en 1987, le secteur du camionnage a contribué presque 60.0% de plus (environ \$5.1 milliards) au produit intérieur réel que le transport ferroviaire. Au niveau de la contribution en pourcentage au PIR de l'ensemble des activités commerciales du secteur des transports, le secteur du camionnage a également enregistré des hausses importantes au cours de cette période. Bien qu'elle n'apparaisse pas à la figure 7.2.6, la part du secteur du camionnage, par rapport aux contributions totales, a augmenté, passant de moins de 22.0% en 1977 à plus de 29.0% en 1987. Par contre, dans l'ensemble, le transport ferroviaire a subi une baisse, passant de presque 20.0% du total en 1977 à environ 18.0% en 1987.

Depuis la récession de 1982, la production économique du secteur du transport ferroviaire a augmenté beaucoup moins rapidement que celle du secteur du camionnage qui a vu sa production économique augmenter considérablement. Cependant, comme l'indique la figure 7.2.6, le taux de croissance du PIR du secteur du camionnage a diminué d'intensité entre 1983 et 1985 (c.-à-d. un taux de croissance de presque 14.0% du PIR en 1983 par rapport à environ 6.0% en 1985). Entre 1985 et 1986, le PIR du secteur du camionnage a augmenté d'environ 10.0%, bien que le taux de croissance économique ait subi une légère baisse d'environ 1% entre 1986 et 1987.

ANALYSE DE LA FONCTION DE RÉGRESSION LINÉAIRE SIMPLE "NORMALE" SECTEUR DU TRANSPORT DES MARCHANDISES POUR COMPTE D'AUTRUI ET PRODUIT INTÉRIEUR RÉEL DU CANADA, 1977-1987

Introduction

Comme nous l'avons déjà dit, la demande de services de transport dépend finalement de la performance économique d'un certain nombre de secteurs qui comptent sur de tels services pour créer et distribuer leurs produits. Dans cette optique, les activités de services du secteur des transports du Canada reposent sur une demande dérivée. En outre, ce secteur est fortement touché par des facteurs externes qui influent sur l'économie tels que la sécheresse ou la récession. Dans l'analyse qui suit, on examinera cette prémisse et plus particulièrement les activités du secteur canadien du camionnage pour compte d'autrui.

L'analyse porte sur la corrélation ou la relation qui existe entre le nombre de tonnes transportées par le secteur du camionnage pour compte d'autrui et le produit intérieur réel du Canada (à l'exclusion de la composante des transports) au cours de la période de référence 1977-1987. La relation entre ces deux indicateurs (économique et d'exploitation) se mesure par la fonction de régression linéaire "normale" – un outil statistique largement utilisé qui permet de déterminer le niveau de corrélation ou la relation entre les variables.

Hypothèse de la régression

Le modèle de régression comprend des variables dépendantes et des variables indépendantes. En termes de la présente étude d'une relation hypothétique, on peut conclure que le secteur des transports est un secteur "dépendant", en ce sens que sa stabilité est fonction de la performance économique du Canada. Aux fins de la présente analyse, le produit intérieur réel du Canada entre 1977 et 1987 représente donc une variable "indépendante", le nombre de tonnes transportées par le secteur du camionnage pour compte d'autrui représentant une variable "dépendante".

Methodology

One of the first steps in the construction of linear regressions consists of creating a grid of data points, representing the intersection of variable observations relative to their axis of measure. In the context of this analysis, the grid is two dimensional, with freight tonnage scaled along the vertical axis (y) and Real Domestic Product values calibrated along the horizontal axis (x). Hence, for any given year, tonnage and R.D.P. values define a specific point in the grid defined by these two axes.

Therefore, by plotting the intersections of these points for predefined vectors of observations – in this case, tonnage and R.D.P. value vectors over the timeframe 1977 to 1987 – it becomes possible to assess if any relationships exist in the 'behaviour' or pattern of these variable observations. One possible method of representing this relationship can be attained by tracing a straight line through these observations, in such a way as to minimize the deviation between these points and the regression line created. The magnitude of deviations is assessed by taking the square of the distance between observed points and the regression line. Hence, the best suited line is constructed by minimizing these deviations (often referred to as residual errors) over the entire vectors of observation (i.e. Least Square Estimates).

This regression line can be expressed mathematically in the form:

$$y_i = a + bx_i + e_i, \text{ for } i = 1 \dots n \\ (\text{i.e. } i = 1977 \text{ to } 1987)$$

where,

y = response variable (i.e. freight tonnage)

x = independent variable (i.e. R.D.P. value)

and

a = intercept of the regression line

b = slope of the line (or unit increase in y)

e = residual error (deviation)

As can be noted, the regression model defines the response variable, in this case freight tonnage moved, in terms of the independent R.D.P. value variable.

Thus it can be deduced that if the model defines a close fitted relationship (i.e. small residual errors) it could be exploited to make projections about the response variable, in light of information about the independent variable. It is noted that should the response vector (or, alternatively the residual error vector) be normally distributed, the theory of normal linear regressions could be applied to the model to infer statistically valid results¹.

However, in the study at hand, there were no 'tests of fit' (e.g. Chi-Square) applied to this observation vector. Nevertheless, produced results can be used to provide a general indication of the magnitude of response, or level of sensitivity in the response variable (i.e. tonnage) to changes in the independent variable (i.e. R.D.P. value). The ultimate precision of these estimates is dependent on the fit of the regression model itself.

Findings

Figure 7.2.7 shows the intersection of these observations for tonnage and R.D.P. value and traces the (Least Square Estimate) regression line through these data points. It can be noticed that the deviations between the observations and the regression line are reasonably small for any given year, and do not reveal any serious outliers, suggesting a 'good fit' for the model proposed. In fact, calculation of residual error sum of squares only represented about 7.0% of the total sum of squares, while statistical contributions to the fit of the model by the R.D.P. values was almost 93.0%.

Methodes

Pour établir une régression linéaire, il faut au départ créer une grille de points qui sont l'intersection des diverses observations par rapport à leur axe de mesure. Dans le cadre de la présente analyse, la grille est bidimensionnelle, le tonnage étant mesuré sur l'axe vertical (y) et la valeur du produit intérieur réel, sur l'axe horizontal (x). Ainsi, pour une année donnée, aux valeurs du tonnage et du PIR correspond un point précis de la grille formé par ces axes.

Par conséquent, en traçant les points d'intersection des vecteurs des observations prédéterminés – dans ce cas, les vecteurs des valeurs du tonnage et du PIR pour la période 1977-1987 – il est possible de déterminer s'il existe une relation entre le "comportement" ou la tendance de ces diverses observations. L'un des moyens d'illustrer cette relation est de lier les diverses observations par une ligne droite, de façon à minimiser l'écart entre ces points et la droite de régression tracée. On obtient la grandeur de l'écart en prenant le carré de la distance qui existe entre les points observés et la ligne de régression. Ainsi, la droite de meilleur ajustement est obtenue en minimisant ces écarts (que l'on nomme souvent erreurs résiduelles) pour l'ensemble des vecteurs des observations (c.-à-d. les estimations des moindres carrés).

La formule mathématique de cette droite de régression est la suivante:

$$Y_i = a + bx_i + e_i, \text{ pour } i = 1 \dots n \\ (i = 1977-1987)$$

où:

y = variable dépendante (le tonnage)

x = variable indépendante (le PIR)

et

a = coordonnée à l'origine de la droite de régression

b = pente de la droite (ou augmentation unitaire de y)

e = erreur résiduelle (écart)

Comme on peut le constater, le modèle de régression détermine la variable dépendante, dans ce cas le nombre de tonnes transportées, en termes de la variable indépendante qu'est le PIR.

On peut donc en déduire que si le modèle établit une relation étroite (des erreurs résiduelles minimales), on pourrait l'utiliser pour obtenir des projections pour la variable dépendante, à la lumière des renseignements sur la variable indépendante. À noter que si le vecteur de la variable dépendante (ou le vecteur des erreurs résiduelles) suit une distribution normale, la théorie de la régression linéaire normale pourrait être appliquée au modèle afin d'obtenir des résultats statistiquement valables¹.

Cependant, dans le cadre de la présente étude, aucun "test de validité de l'ajustement" (par exemple, Chi carré) n'est appliqué au vecteur des observations. Néanmoins, les résultats produits peuvent fournir un aperçu général de l'ampleur de la dépendance, ou du niveau de sensibilité de la variable dépendante (c.-à-d. le tonnage), à la variation de la variable indépendante (PIR). La précision absolue de ces estimations dépend du degré d'ajustement du modèle de régression lui-même.

Résultats

À la figure 7.2.7, on peut observer les points d'intersection des observations du tonnage et du PIR, ainsi que la droite de régression (moindres carrés) tracée par ces points. On peut remarquer que les écarts entre les observations et la droite de régression sont assez faibles pour une année donnée et ne laissent voir aucune valeur aberrante, ce qui suppose "un ajustement précis" pour le modèle proposé. En fait, la somme des carrés des erreurs résiduelles ne représentait qu'environ 7.0% de la somme totale des carrés, alors que la contribution des valeurs du PIR à l'ajustement du modèle représentait presque 93.0%.

The results clearly indicate that, relative to the period 1977 and 1987, there was a strong correlation between freight tonnage transported by the for-hire trucking industry and the global economy at large. Moreover, the slope of the regression line suggests that the level of transportation activity was positively correlated with growth in the performance of the economy. That is, higher tonnage levels were associated with higher values in Canada's Real Domestic Product between 1977 and 1987; conversely, periods of low activity in the for-hire trucking sector were accompanied by lower values in Canada's global economic production.

It is noted here that by using the 'Real' as opposed to Gross Domestic Product changes in the value of Canada's economic production are deflated to remove the inflation factor from the estimates, and gives strength to the hypothesis under study.

Les résultats montrent clairement que pour la période 1977-1987, il y avait une étroite relation entre le nombre de tonnes transportées par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui et la situation économique dans son ensemble. En outre, la pente de la droite de régression semble indiquer que le niveau des activités de transport était corrélé positivement avec la croissance de la performance économique. Ainsi, l'augmentation du tonnage était associée à la hausse du produit intérieur réel entre 1977 et 1987; inversement, toute période de ralentissement des activités de camionnage pour compte d'autrui survenait en même temps qu'une baisse de la production économique globale du Canada.

A noter qu'en utilisant le produit intérieur "réel" plutôt que le produit intérieur brut, les variations de la valeur de la production économique canadienne sont déflatées; les estimations sont ainsi corrigées de l'inflation et l'hypothèse présentée ici s'en trouve renforcée.

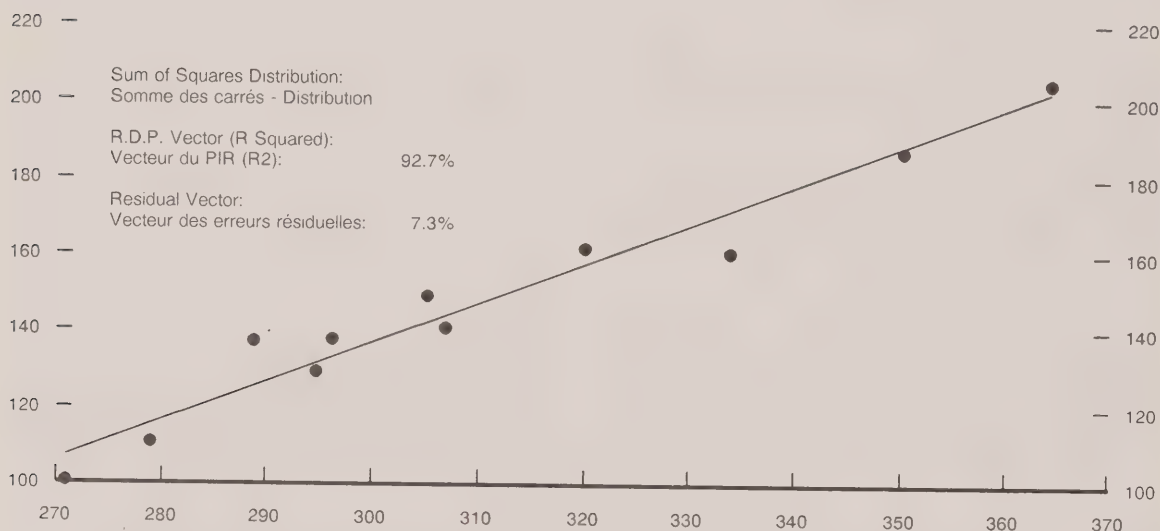
¹ Moreover, if the probability function for the dependent vector is normal, the Least Square parameter estimates are identical to what is termed Maximum Likelihood estimates - i.e. the most plausible estimates for the observation vector (i.e. $N(u, \sigma^2)$)

¹ Si la fonction de probabilité du vecteur dépendant est normale, les estimations des moindres carrés sont identiques à ce qu'on appelle les estimations du maximum de vraisemblance, c.-à-d. les estimations les plus vraisemblables du vecteur des observations ($N(u, \sigma^2)$).

Figure 7.2.7

Simple "Normal" Linear Regression; For-hire Trucking Freight Tonnage versus Canada's Real Domestic Product, 1977-1987

Régression linéaire "normale" simple; tonnage du secteur du camionnage pour compte autrui et produit intérieur réel du Canada, 1977-1987



Future Considerations

A more in-depth analysis on the reliance of specific industries on for-hire trucking services could yield a slightly modified approach in the application of the regression model under study. A different perspective on the relationship between trucking activities and economic factors could thus be attained, by considering only industries which rely mostly on truck transportation services to produce or distribute their goods. This reliance could be ascertained, on an a priori basis, by examining the type of freight transported by for-hire trucking firms. Hence, it would be possible to regress truck transportation tonnage on the Real Domestic Product segment of these particular industries solely. This could, in theory, improve the fit of the regression model and yield meaningful results pertaining to the sensitivity of for-hire truck transportation to the economic performance of these more relevant industries.

Another alternate application would involve regressing for-hire trucking tonnage on industry groups, categorized according to the 'degree' of reliance on trucking services. With such refinements to the model equation, a **multiple** linear regression could be performed to ascertain the relative correlation of for-hire trucking services to these different industry groups. Moreover, by orthogonalizing the independent R.D.P. vectors (through a transformation algorithm), it would be possible to derive mutually exclusive sums of squares for the selected industry groups. Thus, depending on the 'goodness of fit' of the model, the comparative sensitivity of for-hire trucking activities, relative to these different industry groups, could be assessed.

Questions à étudier

Une analyse plus approfondie de la dépendance de certains secteurs face aux services de camionnage pour compte d'autrui permettrait d'obtenir une approche d'application légèrement modifiée du modèle de régression à l'étude. Il serait possible de voir un autre aspect de la relation entre les activités de camionnage et les facteurs économiques en n'examinant que les entreprises qui dépendent le plus des services de transport routier pour créer et distribuer leurs produits. Un examen du type de marchandises transportées par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui permettrait d'évaluer, a priori, cette dépendance. Ainsi, il serait possible d'établir le lien entre le nombre de tonnes transportées par le secteur du camionnage et le produit intérieur réel de ces entreprises seules. Cela permettrait en principe d'obtenir un meilleur ajustement du modèle de régression, ainsi que de meilleurs résultats sur la sensibilité du secteur du camionnage pour compte d'autrui à la performance économique de ces entreprises.

Une autre méthode consisterait à faire la régression du tonnage des entreprises de camionnage pour compte d'autrui sur les groupes de secteurs, en classant ces derniers selon leur "degré" d'indépendance face aux services de camionnage. Avec une équation aussi précise, une régression linéaire **multiple** pourrait servir à évaluer la corrélation relative des entreprises de camionnage pour compte d'autrui et de ces différents groupes de secteurs. En outre, par une projection orthogonale des vecteurs PIR indépendants (par un algorithme de transformation), il serait possible d'obtenir des sommes des carrés s'excluant mutuellement pour les groupes de secteurs choisis. Donc, selon "le degré d'ajustement" du modèle, on pourrait mesurer la sensibilité relative des services de camionnage pour compte d'autrui à ces différents groupes de secteurs.

AN IMPLICIT PRICE INDEX FOR FOR-HIRE TRUCKING TRANSPORTATION IN CANADA, 1981-1986

Introduction

The price of industrial outputs, whether they consist of goods produced or services rendered, often experience marked changes over time. Price indices are used extensively to monitor such changes and are instrumental to the provision of accurate and reliable estimates on the magnitude of price shifts over time.

Thus, this study takes focus on a newly developed 'implicit price index' for for-hire trucking transportation in Canada. It is stressed, first and foremost, that the analysis contained in this section reflects the work of the Input-Output Division of Statistics Canada, which should be credited for having conceived, designed and developed the transportation index presented in this study. Implementation of the implicit price index and its application to empirical trucking statistics were also performed by the Input-Output Division¹.

It is also emphasized that results contained in this analysis are preliminary, experimental in nature, and should be treated accordingly. Finally, it is noted that the indices produced do not reflect changes in the price of private trucking activities, and relate solely to the domestic segment of the for-hire trucking sector.

Objective

The principal objective of this study is to introduce this recently developed 'implicit price index' in terms of its conceptual, as well as technical, framework. In addition, it looks at some of the underlying assumptions behind the price model and contains some informal discussions on the reliability and precision of produced estimates. The study also provides a glance at some preliminary findings as they relate to the application of the index to empirical data, derived from divisional trucking survey results. Finally, the study extends to possible future application of the index, for specific domains of interest.

Source of Information and Universe Coverage

Data used to calculate the implicit price index were derived from the For-hire Trucking Survey of Statistics Canada. The survey collects information based on a two stage sampling design. In the first stage sample, carriers are stratified according to revenue class, type of operation and province of domicile. In the second stage, systematic sampling of shipping documents is performed; results are later post stratified by region of operation. Principal data elements collected include origin/destination, weight, commodity and revenue generated. Universe coverage extends to the activities of for-hire motor carriers of freight earning \$350,000 or more from domestic intercity trucking operations (ie. Class I and II carriers).

For more information on the coverage and methodology of the 'For-hire Trucking Survey' readers are advised to refer to the section 'Methods, Data Quality and Limitations' presented at the end of this publication.

UN INDICE IMPLICITE DES PRIX POUR LE SECTEUR DU CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI AU CANADA, 1981-1986

Introduction

Les prix des produits industriels, qu'il s'agisse de biens ou de services, subissent souvent des variations marquées. Les indices de prix sont largement utilisés pour surveiller de telles variations et permettent d'obtenir des estimations précises et fiables sur l'importance des variations de prix dans le temps.

La présente étude porte donc sur un nouvel "indice implicite des prix" pour le secteur du camionnage pour compte d'autrui au Canada. Soulignons, au départ, que l'analyse contenue dans la présente section résulte des travaux de la Division des entrées-sorties de Statistique Canada à laquelle reviennent la conception et l'élaboration de l'indice des prix du camionnage présenté dans le présent rapport. C'est à cette Division¹ que reviennent la mise en pratique de l'indice implicite des prix et son application aux statistiques empiriques du camionnage.

A noter également que les résultats de la présente analyse sont provisoires, de nature expérimentale et doivent être interprétés en conséquence. Enfin, les indices établis ne tiennent pas compte des variations dans les prix des activités de camionnage pour compte propre et touchent uniquement les activités intérieures du secteur du camionnage pour compte d'autrui.

Objectif

Le principal objectif de la présente étude est de présenter "l'indice implicite des prix" récemment établi, en fonction de son cadre conceptuel et technique. En outre, le rapport contient certaines des hypothèses fondamentales qui sous-tendent le modèle de prix et contient des discussions officielles sur la fiabilité et l'exactitude des estimations obtenues. Le rapport donne également un aperçu des résultats provisoires concernant l'application de l'indice aux données empiriques qui proviennent des enquêtes sur le camionnage que mène la Division. Enfin, on examine l'application ultérieure de l'indice à des domaines précis.

Source d'information et univers

Les données permettant de calculer l'indice implicite des prix proviennent de l'enquête sur le camionnage pour compte d'autrui de Statistique Canada. Les données sont recueillies selon un plan d'échantillonnage à deux degrés. Au premier degré, les transporteurs sont stratifiés selon la catégorie de recettes, le type d'exploitation et la province de domicile. Au deuxième degré, on choisit systématiquement un échantillon de documents d'expédition; les résultats sont ensuite stratifiés a posteriori selon la région d'exploitation. Les données principales portent notamment sur l'origine et la destination, le poids, les marchandises et les recettes. L'univers s'étend aux activités des transporteurs de marchandises pour compte d'autrui qui génèrent \$350,000 ou plus de leurs activités de transport interurbain intérieur (c.-à-d. les transporteurs des catégories I et II).

Les lecteurs qui désirent obtenir plus de renseignements sur le champ d'observation et les méthodes de l'enquête sur le camionnage pour compte d'autrui sont priés de consulter la partie "Méthodes, qualité et limites des données" qui se trouve à la fin de la présente publication.

¹ Special acknowledgements are extended to Mr. Jean-Marie Ferland, author of the paper 'A Price Index for Truck Transport in the Canadian Input-Output Accounts', for his noteworthy contributions to this implicit price index.

¹ Nous tenons à remercier tout spécialement M. Jean-Marie Ferland, auteur du document intitulé "Indice des prix du camionnage dans le contexte des comptes d'entrées-sorties de l'économie canadienne", pour sa précieuse contribution à l'établissement de l'indice implicite des prix.

Design and Conceptual Framework

Conceptually, the design of the proposed implicit price index is of the Paasche type and can be expressed in the form:

$$\text{Paasche price index} = \frac{\sum P_n Q_n}{\sum P_o Q_n}$$

Where

P = Price
Q = Quantity
o = base year
n = current year

As can be noted, the expression $\sum P_n Q_n$ simply consists of the summation of the products of:

- the Quantity provided during a given year – 'n' and
- the current Price per unit of Quantity during that given year.

In other words, it represents the total value of production registered over a given reference period (years 1, 2 ... n), expressed in current prices.

The denominator of the Paasche index – $\sum P_o Q_n$ – represents a base-weight expression, known as a Laspeyres "Quantum". This, incidentally, is the type of aggregates constructed by the Input-Output Division to tabulate constant price values over predefined periods of time. Hence, the above Laspeyres type Quantum defines the value of the 'Quantities' observed over the specified period, in terms of the 'Prices' of a selected base year 'o'.

Therefore, the ratio expressed by the Paasche index reflects changes in values over time, relative to a base year rate. For interpretation purposes it is worth stressing here that since the associated quantities considered are identical for prices expressed in constant versus current dollars, the index reflects changes in actual 'Price' levels relative to these observed 'Quantities'. Moreover, the model takes into consideration activity levels during the overall reference period.

In the context of for-hire truck transportation, the 'Price' and 'Quantity' variables can be taken to represent the freight rate (P) associated with moving a unit weight (Q) for a specific commodity. However, as the haul distance is also crucial in determining commodity freight rates, the 'Quantity' variable is defined as a function of both unit weight and distance, or specifically, in terms of tonne-kilometre i.e. – the carriage of one tonne of freight over a one kilometre distance.

In the absence of available freight rate data, an alternative 'Price' variable was defined. For this purpose, revenue generated per tonne-kilometre was used as a proxy to simulate changes in commodity freight rates – hence the term "implicit" price index. Consequently, any results derived from the proposed model are based on the assumption that changes in freight rate are reflected in changes in the revenue per tonne-kilometre. Readers are advised to refer to the section 'Reliability, Precision and Underlying Assumptions' for further discussion on this topic.

It follows from above, that in the proposed model the expression $P_i Q_i$ for $i = o, \dots, n$, reflects [Revenue per Tonne-kilometre] x [Tonne-kilometres] or simply, total revenues, as expressed in constant ('o') dollars or current ('n') dollars.

Cadre conceptuel et technique

Au niveau conceptuel, l'indice implicite des prix proposé est de type Paasche et se calcule comme suit:

$$\text{Indice des prix de Paasche} = \frac{\sum P_n Q_n}{\sum P_o Q_n}$$

Où

P = Prix
Q = Quantité
o = année de base
n = année courante

Comme on peut le constater, la formule $\sum P_n Q_n$ est simplement la somme des éléments suivants:

- la quantités enregistrées au cours d'une année donnée – "n" et
- le prix unitaire courant au cours de l'année donnée.

En d'autres mots, il s'agit de la valeur totale de la production enregistrée au cours d'une période de référence donnée (années 1, 2 ... n), exprimée en prix courants.

Le dénominateur de l'indice de Paasche – $\sum P_o Q_n$ – est une formule à pondération de base appelée indice de Laspeyres des "quantités". Incidemment, c'est le type d'agréats construits par la Division des entrées-sorties pour calculer les valeurs en prix constants au cours d'une période prédéterminée. Partant, l'indice des quantités de Laspeyres détermine la valeur des "quantités" enregistrées au cours de la période donnée, en termes des "prix" d'une année de base donnée "o".

Par conséquent, le ratio exprimé par l'indice de Paasche traduit la variation des valeurs dans le temps, en fonction du taux d'une année de base. Aux fins d'interprétation, il faut mentionner que les quantités associées observées sont les mêmes pour les prix exprimés en dollars constants et en dollars courants et que l'indice tient compte des changements des "prix" réels associés aux "quantités" observées. En outre, le modèle tient compte du niveau d'activité pour l'ensemble de la période de référence.

En ce qui a trait au camionnage pour compte d'autrui, on peut se servir des variables "prix" et "quantités" pour exprimer les tarifs-marchandises (P) associés au transport d'une unité de poids (Q) d'une marchandise donnée. Cependant, comme la distance joue un rôle essentiel dans l'établissement des tarifs-marchandises, la variable "quantités" est définie à la fois en fonction du poids unitaire et de la distance ou, plus particulièrement, en termes de tonne-kilomètre (c.-à-d. le transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre).

En l'absence de données sur les tarifs-marchandises, une autre variable "prix" a été définie. A cette fin, les recettes par tonne-kilomètre ont servi à approximer les variations au niveau des tarifs-marchandises – partant, l'expression indice "implicite" des prix. Les résultats provenant du modèle proposé sont donc fondés sur l'hypothèse selon laquelle aux variations des tarifs-marchandises correspondent des variations des recettes par tonne-kilomètre. Les lecteurs sont priés de consulter la section "Fiabilité, exactitude et hypothèses fondamentales" pour plus de renseignements.

Selon ce qui précède, l'expression $P_i Q_i$ pour $i = o, \dots, n$, du modèle proposé correspond aux [Recettes par tonne-kilomètre] x [Tonnes-kilomètres] ou simplement aux recettes totales exprimées en dollars constants ("o") ou en dollars courants ("n").

Advantages of Selected Price Definition

It is emphasized at this point, that the ultimate objective of this index is to measure the actual price of transportation services. It is therefore brought to the reader's attention that carrier revenue per tonne-kilometre not only includes payments received from the shipper for services rendered, but could also contain a proportion of subsidy assistance. Thus, it can be deduced that carrier revenue reflects, in this sense, more accurately the actual price of transportation services than would published freight rates, per se, which might not reflect this change in "absolute" price structure (i.e. including subsidies). This is likely to be a consideration when measuring price changes for a highly subsidized sector.

Furthermore, the level of regulations applied to freight rates could also result in some loss of precision when measuring price of transportation services. More specifically, indexes based on freight rates would mostly reflect horizontal increases, as allowed or prescribed by a regulatory agency. These prices would not take into consideration any rebates or special rates resulting from confidential contracts between carrier and shipper. Hence, from this perspective carrier revenue per tonne-kilometre also allows for more precise measurements of transportation prices than would freight rates.

Finally, other characteristics of transportation services may yet bring distortions to produced price estimates. For example, transit speed, service reliability and cargo loss/damage may not be adequately reflected by published freight rates. However, as total revenue for service rendered would likely reflect contractual arrangements between shipper and carrier, relative to the above, it appears that estimates based on revenue per tonne-kilometre would inherently take these factors into considerations and reflect more accurately the overall price of transportation services.

Methodology

For the purpose of the implicit price index, commodities are aggregated into a 'modified' code structure, corresponding roughly to the two digit level Standard Commodity Classification (S.C.C.) divisions. To improve the quality of the estimates, commodity information is stratified according to three distinct distance blocks (i.e. 0-159 km; 160-964 km; and 965+ km) based on the distance entries of shipment records. This is done to take into consideration the effect of haul length on rate charges¹.

To derive the implicit price index for each commodity divisions, the sum of current dollar revenues generated during the reference period 1981-1986 is divided by the sum of constant dollar revenues, relative to the tonne-kilometre outputs observed in each of the three distance blocks.

Haul length specific index estimates can, of course, be produced by applying this same methodology within individual distance blocks, or strata. Similarly, higher commodity aggregate estimates, at the section level for example, can be derived by applying the index to the sum of all divisions within a given commodity section.

Preliminary Findings

Figure 7.3.1 depicts the Implicit Trucking Price Index (I.T.P.I.) estimates for the period 1981-1986 and compares it to an Industrial Price Index for all modes of transportation (T.P.I.) and the Consumer Price Index (C.P.I.).

¹ Refer to 'Reliability, Precision and Underlying Assumptions'

Avantages de la définition de prix sélectionnés

Nous rappelons que l'indice doit servir principalement à déterminer le prix réel des services de transport. Il est important de savoir que les recettes du transporteur par tonne-kilomètre comprennent non seulement les paiements reçus de l'expéditeur pour les services obtenus, mais peut-être également une partie des subventions. Donc, on peut en conclure que les recettes du transporteur traduisent, en ce sens, plus précisément le prix réel des services de transport que les tarifs-marchandises annoncés qui peuvent ne pas tenir compte des variations de la structure des prix "absolus" (c.-à-d. les subventions). Ce facteur doit être pris en compte lorsqu'on étudie les variations des prix dans un secteur hautement subventionné.

Par ailleurs, le niveau de réglementation appliquée aux tarifs-marchandises pourrait avoir pour effet de rendre la détermination des prix des services de transport moins précise. Plus particulièrement, les indices des tarifs-marchandises traduiraient plus souvent des augmentations horizontales autorisées ou recommandées par un organisme de réglementation. Ces prix ne tiendraient pas compte de rabais ou de tarifs spéciaux résultant de contrats confidentiels entre le transporteur et l'expéditeur. Dans ce contexte, les recettes par tonne-kilomètre, contrairement aux tarifs-marchandises, permettent de déterminer plus précisément les prix des services de transport.

Enfin, d'autres caractéristiques des services de transport peuvent fausser les estimations de prix obtenues. Ainsi, les tarifs-marchandises annoncés peuvent ne pas traduire exactement la vitesse commerciale, la fiabilité du service et les pertes ou les dommages associés aux marchandises. Cependant, comme les recettes totales provenant des services rendus tiendraient probablement compte des contrats entre l'expéditeur et le transporteur, il semble que les estimations fondées sur les recettes par tonne-kilomètre tiendraient fondamentalement compte de ces facteurs et traduiraient plus exactement le prix global des services de transport.

Méthode

Aux fins de l'indice implicite des prix, les marchandises sont regroupées en une structure de codes "modifiés", qui correspond à peu près à la structure à deux chiffres de la Classification type des produits (CTP). Pour améliorer la qualité des estimations, les données sur les marchandises sont stratifiées selon trois blocs de distance distincts (0-159 km, 160-964 km et 965 km et plus) établis à partir des données des documents d'expédition. Cela permet de tenir compte de l'effet de la distance sur les tarifs¹.

Pour établir l'indice implicite des prix de chaque division de marchandises, on divise la somme des recettes en dollars courants de la période de référence 1981-1986 par la somme des recettes en dollars constants associées aux tonnes-kilomètres observées dans chacun des trois blocs de distance.

On peut bien sûr obtenir des estimations précises de l'indice des distances en appliquant la même méthode à l'intérieur d'un bloc de distance particulier ou strate. De même, on peut obtenir des estimations agrégées de marchandises à un niveau supérieur, au niveau de la section par exemple, en appliquant l'indice à la somme de toutes les divisions qui composent une section de marchandises donnée.

Résultats provisoires

La figure 7.3.1 donne les estimations de l'indice implicite des prix pour le secteur du camionnage (IPC) pour la période 1981-1986 et compare cet indice à un indice des prix de l'industrie pour tous les modes de transport (IPT) et à l'indice des prix à la consommation (IPC).

¹ Voir la partie "Fiabilité, exactitude et hypothèses fondamentales".

The data presented suggest that between 1981 and 1986, the price of truck transportation services, relative to 1981, increased at a slower rate than did the price of the overall transportation sector or the general economy, as measured by the C.P.I.

Figure 7.3.2 highlights changes in the price of truck transportation for the five principal (modified) commodity sections of the Standard Commodity Classification and a general freight category. These are, specifically,

- I Live Animals
- II Food, Feed, Beverages and Tobacco
- III Crude Materials, Inedible
- IV Fabricated Materials, Inedible
- V End Products
- VI General Freight

The data presented reveals substantially different price fluctuations over time for these commodity sections. The most pronounced price variations, relative to the base year 1981, were registered by the General Freight Group (VI). This probably reflects the high degree of heterogeneity in this particular group and possibly the associated sampling methodology used to derive truck data estimates. In contrast, sections II, III and IV traced comparatively more stable changes in price levels.

In 1986, the largest increase over 1981 price levels was registered by the End Product section (V), at 22%, while the smallest one was noted by the Live Animal section (I) – less than 3%.

Les données présentées semblent indiquer qu'entre 1981 et 1986 le prix des services de camionnage (relatifs à 1981) a augmenté moins rapidement que le prix des services de l'ensemble du secteur des transports ou de l'économie en général (selon l'IPC).

La figure 7.3.2 montre les variations du prix des services de camionnage pour les cinq principales sections de marchandises (modifiées) de la Classification type des produits et pour une catégorie de marchandises ordinaires. Ce sont les suivantes:

- I Animaux vivants
- II Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabac
- III Matières brutes non comestibles
- IV Demi-produits non comestibles
- V Produits finaux
- VI Marchandises générales

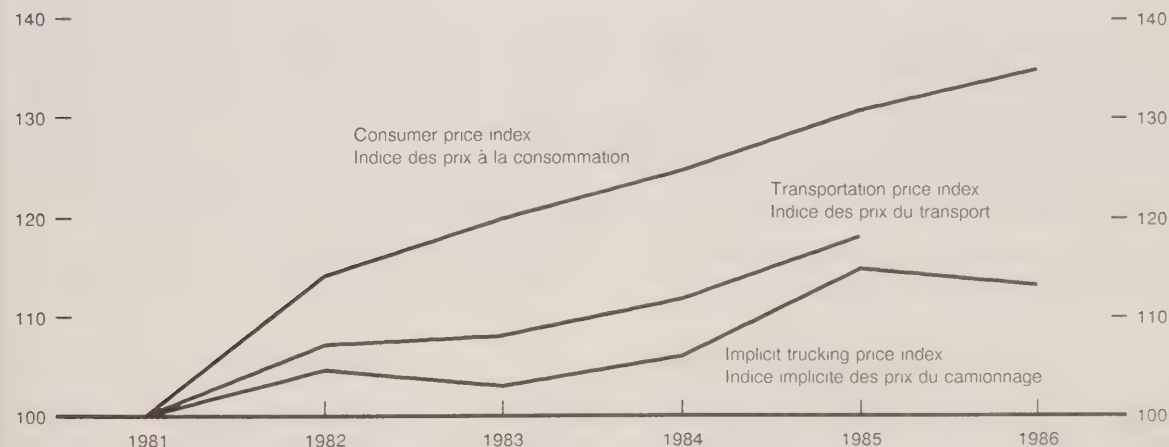
Les données présentées expriment des variations de prix dans le temps sensiblement différentes pour ces sections de marchandises. C'est dans le groupe des marchandises générales (VI) que l'on a pu observer les variations les plus fortes (année de base 1981). Cela traduit probablement le haut niveau d'hétérogénéité de ce groupe particulier et peut-être aussi la méthode d'échantillonnage connexe utilisée pour obtenir des estimations sur le camionnage. Par contre, les variations des prix des sections II, III et IV ont été comparativement moins grandes.

En 1986, ce sont les prix de la section des produits finaux (V) qui ont le plus augmenté (22%) par rapport aux prix de 1981, tandis que les prix de la section des animaux vivants (I) ont le moins augmenté (moins de 3%).

Figure 7.3.1

Comparative Price Indices; Implicit Trucking Price Index¹ vs Transportation Price Index and Consumer Price Index; 1981-1986

Indices comparatifs des prix: indice implicite des prix du camionnage¹ par rapport à l'indice des prix du transport et l'indice des prix à la consommation; 1981-1986



¹ For-hire trucking, classes I and II

Source: C.P.I. Prices Division, Statistics Canada
I.T.P.I. Input-Output Division, Statistics Canada
T.P.I. Input-Output Division, Statistics Canada
(1986 not available)

¹ Camionnage pour compte d'autrui, catégories I et II

Source: IPC Division des prix, Statistique Canada
IIPC Division des entrées-sorties, Statistique Canada
IPT Division des entrées-sorties, Statistique Canada
(données de 1986 non disponibles)

Figure 7.3.2

Implicit Trucking Price Indices¹, by Commodity Section, 1981-1986Indices implicites des prix du camionnage¹ selon la section de produits, 1981-1986

Commodity Section ²	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Section de produits ²						
(1981 = 100) ³						
I. Live Animals - Animaux vivants (00)						
Current - courants \$'000,000	36.1	41.3	45.2	39.0	37.6	45.2
Constant - constants \$'000,000	36.1	37.8	43.5	40.3	39.3	44.0
Index - Indice	100.0	109.3	103.9	96.6	95.7	102.7
II. Food, Feed, Beverages, Tobacco - Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabac (01-18,39)						
Current - courants \$'000,000	567.8	664.7	658.5	739.8	769.6	823.0
Constant - constants \$'000,000	567.8	639.2	625.6	705.5	685.8	745.8
Index - Indice	100.0	104.0	105.3	104.9	112.2	110.4
III. Crude Materials - Matières brutes (20-23,25-29)						
Current - courants \$'000,000	223.0	221.4	316.1	378.3	404.2	468.0
Constant - constants \$'000,000	223.0	217.2	298.6	326.9	364.3	411.6
Index - Indice	100.0	101.9	105.9	115.7	111.0	113.7
IV. Fabricated Materials - Demi-produits (24,30,32-38,40-49)						
Current - courants \$'000,000	1,258.8	1,180.6	1,285.7	1,360.8	1,487.6	1,596.9
Constant - constants \$'000,000	1,258.8	1,104.0	1,268.0	1,310.3	1,329.4	1,482.8
Index - Indice	100.0	106.9	101.4	103.8	111.9	107.7
V. End Products - Produits finals (50-96,31)						
Current - courants \$'000,000	1,343.2	1,304.8	1,341.7	1,445.6	1,628.0	1,638.0
Constant - constants \$'000,000	1,343.2	1,254.0	1,274.8	1,329.0	1,348.7	1,337.4
Index - Indice	100.0	104.1	105.2	108.8	120.7	122.5
VI. General Freight - Marchandises générales (99)						
Current - courants \$'000,000	119.9	148.9	154.5	144.5	160.2	126.1
Constant - constants \$'000,000	119.9	151.4	181.9	165.6	137.1	130.4
Index - Indice	100.0	98.4	84.9	87.2	116.9	96.7
Global - Tous les produits						
Current - courants \$'000,000	3,548.9	3,561.8	3,801.6	4,108.0	4,487.2	4,697.1
Constant - constants \$'000,000	3,548.9	3,403.6	3,692.3	3,877.7	3,904.7	4,151.9
Index - Indice	100.0	104.6	103.0	105.9	114.9	113.1

¹ For-hire Trucking, Classes I and II - Camionnage pour compte d'autrui, catégories I et II.² Based on modified version of S.C.C. - Selon la version révisée de la CTP.³ Constant dollar figures in \$1981 - Dollars constants de 1981.

Source: Worksheets from the Deflation Section of the Input-Output Division, Statistics Canada.

Feuilles de travail de la Section de la déflation de la Division des entrées-sorties de Statistique Canada.

Adjustments for Haul Length

Generally, it can be assumed that the price of transportation for a given commodity, over a short haul distance, would be higher than the price associated to the same commodity over a longer carriage distance.

This assumption can be substantiated by considering:

- a) the diminishing economies of scales associated with short haul carriage services; e.g. – the proportionately higher cost of loading and unloading freight shipments relative to the overall cost.
- b) carrier incentive to prescribe relatively lower rates for long haul carriage due to the potential magnitude of revenues.

The effect of haul distance on price rates circumscribes certain constraints in the production of estimates from the proposed index.

For example, one has only to consider the implications of a commodity, which, while transported over relatively short distances during the base year, was subject to progressively longer hauls of carriage in subsequent years. This would translate into relatively lower rate observations during these latter years, due to increases in haul lengths, and would not reflect accurately the actual changes in rates. Statistically, it would introduce bias in the resulting estimates and reduce the precision of the price model.

It follows, therefore, that distance factors have to be considered when producing index estimates on the price of truck transportation. This constraint is accounted for by the creation of predefined distance blocks over which commodity data are allocated when applying the implicit price index. Hence, the price rates of each distance blocks all reflect similar haul lengths, for a given commodity.

However, it should be pointed out that too large a number of distance blocks could have adverse effects on the reliability of these same estimates. This stems from the observation that increases in the number of distance blocks also implies a higher probability of large commodity dispersions, increased variability within the blocks, and therefore some loss of reliability. For example, should the number of observations for a given distance blocks reveal itself too sparse, variance in observed distance measures within that particular strata would yield somewhat less reliable estimates. (i.e. the smaller number of observations in a particular strata, would most likely lead to an increase in the relative level of dispersion).

Yet, and even more disconcerting, is the increased number of empty cells which is likely to arise, and the estimation problems associated with them.

Selection of Lower Level Commodity Aggregates

As was previously noted, although distance blocks are required to remove statistical bias and improve the accuracy of estimates, too many such blocks may render these same estimates less reliable. In order to overcome this difficulty, as well as minimize the occurrence of empty cells over time, commodities are collapsed into homogeneous groups (i.e. based on a modified two-digit S.C.C. division). This improves the reliability of index estimates by decreasing the variance within distance blocks.

Ajustements concernant la distance de camionnage

On peut généralement supposer que le prix du transport d'un produit donné sur une courte distance sera plus élevé que celui associé au transport du même produit sur une plus longue distance.

Cette hypothèse se justifie ainsi:

- a) Les économies d'échelle décroissantes associées aux services de transport sur de courtes distances; p. ex. le coût proportionnellement plus élevé, par rapport au coût global, du chargement et du déchargement des marchandises.
- b) Le transporteur est amené à recommander l'application de tarifs relativement peu élevés pour les longues distances en raison de l'importance possible des recettes.

Le fait que la distance influe sur les tarifs entraîne certaines contraintes au niveau de la production des estimations à partir de l'indice proposé.

Ainsi, examinons les conséquences de ce qui suit: un produit a parcouru des distances relativement courtes pendant l'année de base et des distances de plus en plus longues au cours des années suivantes. Les tarifs seraient relativement moins élevés pendant les dernières années en raison de l'accroissement des distances et ne traduirait pas fidèlement les variations réelles des tarifs. Du point de vue statistique, cela aurait pour effet de biaiser les estimations obtenues et de réduire le degré de précision du modèle de prix.

Il s'ensuit que le facteur distance doit être pris en compte lorsqu'on établit des estimations pour l'indice des prix du camionnage. Cette difficulté est contournée grâce à la création de blocs de distance prédéfinis suivant lesquels les données sur les marchandises sont réparties lors de l'application de l'indice implicite des prix. Ainsi, les tarifs associés à chacun des blocs de distance correspondent tous à des distances semblables pour un produit donné.

Cependant, il faut souligner que la présence d'un trop grand nombre de blocs de distance pourrait influencer sur la fiabilité de ces mêmes estimations. Cet argument découle de l'observation selon laquelle une augmentation du nombre de blocs de distance implique une plus grande probabilité de désagrégation des marchandises, une moins grande homogénéité des blocs et par conséquent, moins de fiabilité. Ainsi, si les observations pour un bloc de distance donné sont trop peu nombreuses, on obtiendrait des estimations moins fiables en raison de la variance dans les mesures de distance observées dans cette strate particulière (c.-à-d. moins le nombre d'observations dans une strate particulière est élevé, plus le niveau de dispersion est grand).

Fait encore plus déconcertant, le nombre accru de cases vides que l'on pourra probablement observer et les problèmes d'estimation qui y sont associés.

Sélection d'agréats de produits de niveau inférieur

Comme nous l'avons déjà mentionné, bien que les blocs de distance sont censé éliminer tout biais et accroître la précision des estimations, s'ils sont trop nombreux, ils peuvent rendre ces estimations moins fiables. Pour contourner cette difficulté et réduire au minimum avec le temps la présence de cases vides, les produits sont regroupés en groupes homogènes (c.-à-d. suivant un code modifié à deux chiffres de la CTP). Cela permet d'accroître la fiabilité des estimations de l'indice tout en réduisant la variance à l'intérieur des blocs de distance.

It is noted, however, that large commodity aggregations are likely to introduce heterogeneity in group composition, which could affect the quality of estimates (i.e. precision) as well as the interpretation of results.

In addition, large commodity aggregates may be prone to changes in group composition over time if allocated over too large a number of distance blocks. More precisely, commodity elements could experience shifts in distance block allocation over time, thereby changing aggregate composition within these blocks. This would result in some degree of deterioration in the precision of estimates by introducing a new source of bias to the model. Therefore, while commodity aggregation may improve the reliability of estimates, the size and heterogeneity of these groups should be kept to a minimum to reduce the possibility of structural bias in the model. Moreover, consideration should be given to the number and size of distance blocks when aggregating commodities into homogenous groups, so as not to improve reliability at the cost of precision.

It is noted here, for sake of clarity, that this relates to the basic commodity structure adopted for the purpose of producing index estimates at the lower level of applicability. This should not be confounded with the production of higher level indices for larger groups of commodities, at the final stage of estimation, which would undoubtedly yield improved results (i.e. more reliable) over individual commodity (division) estimates.

Moreover, the design of the Paasche index under study introduces an implicit "weight factor" to the production of commodity aggregate index estimates, by taking into consideration the magnitude of observed quantities – i.e. tonne-kilometres. Consequently, composite index estimates reflect the relative importance of individual commodity elements.

Another possible means of dealing with shifts in commodity composition would be to develop a moving trunk, or chained index (e.g. Thornquist type), which would minimize the impact of structural changes in composition. However, this approach precludes the production of base year weight estimates, which are essential to the provision of constant price series in the Input-Output accounts.

Indeed, one of the advantages of Paasche type indices is that price shifts for specific reference periods reflect cumulative changes over time in context of, or relative to a selected base year.

In contrast, a Thornquist type index measures price changes at precise moments in time and hence estimates do not readily reflect the overall cumulative magnitude of change over a given period, relative to a static base price rate. However, this particular aspect of the index does have the advantage of smoothing out bias resulting from structural changes in commodity composition.

Freight Rate Price Changes versus Revenue per Tonne-kilometre Fluctuations

As was previously noted, revenue per tonne-kilometre could reflect more precisely actual changes in the price of transportation services than would freight rates, which could be less likely to take external factors such as subsidies, service reliability and confidential contracts into account (i.e. see 'Advantages of Selected Price Definition').

From an empirical as well as theoretical perspective, however, it does not seem unreasonable to assume that shifts registered by freight rates versus revenue per tonne-kilometre estimates would generally fluctuate in similar directions.

A noter, toutefois, que de grands agrégats de produits auront probablement pour effet d'amener une certaine disparité dans la composition du groupe, disparité qui pourrait influencer sur la qualité des estimations (c.-à-d. exactitude) de même que sur l'interprétation des résultats.

En outre, la composition de groupe des grands agrégats de produits peut changer avec le temps si ces derniers recourent un trop grand nombre de blocs de distance. Plus précisément, la répartition des produits dans les différents blocs de distance pourrait changer avec le temps, ce qui modifierait la composition des agrégats à l'intérieur de ces blocs. Cela réduirait jusqu'à un certain point l'exactitude des estimations et introduirait une nouvelle source de biais dans le modèle. Par conséquent, même si l'agrégat des produits peut accroître la fiabilité des estimations, la taille et l'hétérogénéité de ces groupes doivent être réduite au minimum pour éliminer la possibilité d'un biais dans le modèle. En outre, lors du regroupement des produits en groupes homogènes, il faut tenir compte du nombre et de la taille des blocs de distance afin de ne pas accroître la fiabilité aux dépens de l'exactitude.

Précisons qu'il s'agit ici de la structure de base des produits adoptée aux fins de l'établissement des estimations de l'indice au niveau inférieur. Il ne faut pas confondre avec la production, à la dernière étape de l'estimation, d'indices de niveau plus élevé pour de plus grands groupes de produits, production qui donnerait sans doute de meilleurs résultats (c.-à-d. plus fiables) quant aux estimations de chacun des produits (division).

En outre, la structure de l'indice de Paasche à l'étude introduit un "facteur de pondération" implicite dans la production des estimations de l'indice agrégé des produits, en tenant compte de l'ampleur des quantités observées, c.-à-d. des tonnes-kilomètres. Par conséquent, les estimations de l'indice composite traduisent l'importance relative des différents produits.

Un autre moyen d'éviter les variations dans la composition des produits serait de créer un axe mobile ou un indice-chaine (p. ex. de type Thornquist) qui réduirait au minimum les effets des changements structureaux dans la composition. Cependant, cette méthode exclut la production des estimations des poids de l'année de base qui sont essentielles à l'obtention de prix constants dans les comptes des entrées-sorties.

En effet, l'un des avantages des indices de type Paasche est que les variations de prix pour des périodes de référence données traduisent les changements cumulatifs dans le temps dans le contexte d'une année de base choisie ou relativement à celle-ci.

Par contre, un indice de type Thornquist mesure les variations des prix à des moments précis dans le temps; les estimations ne traduisent donc pas l'ampleur des changements cumulatifs globaux pour une période donnée relativement à un tarif de base statique. Cependant, cet aspect particulier de l'indice a l'avantage de réduire le biais résultant des changements structureaux dans la composition des produits.

Variations des tarifs-marchandises et variations des recettes par tonne-kilomètre

Comme nous l'avons déjà mentionné, les recettes par tonne-kilomètre pourraient traduire plus précisément les variations réelles des prix des services de transport que les tarifs- marchandises qui, probablement, ne tiendraient pas compte des facteurs externes tels que les subventions, la fiabilité des services et les contrats confidentiels (voir "Les avantages de la définition de prix sélectionnés").

Aux points de vue empirique et théorique toutefois, il serait raisonnable de supposer que les variations des tarifs-marchandises et les variations des recettes par tonne-kilomètre fluctuent généralement de la même façon.

For example, transportation costs are inherently, and perhaps implicitly, contained within the freight rate prescribed and the revenue generated on a tonne-kilometre basis. Moreover, these costs constitute one of the fundamental premise behind observed rate levels.

However, it is not evident, nor obvious, that the magnitude of observed rate fluctuations is indeed similar between both price elements at given points in time. Although it is not the immediate purpose of this analysis to investigate this interrelationship or correlation of both price estimators, it is important to consider the possible effect of freight rate changes on revenue per tonne-kilometre estimates.

For example, it is well recognized that fluctuations in the demand (or quantity) of transportation services is, to a large extent, a function of the price elasticity of the service in question. Therefore, a relatively modest decrease in freight rate could imply considerable increases in the level of activity (and vice versa).

As a result, the composition of observed lengths of haul (and similarly volume quantities – i.e. tonnage) could change systematically to longer carriage distances. This, as discussed earlier, would bias estimation of transportation price over time. It therefore becomes apparent that the introduction of distance blocks to the model could also play an important role in removing bias which might exist in 'revenue rate' estimates, as a result of freight rate changes.

Impact of Base Year Selection

Since the implicit price index is of the Paasche type, all changes reflected by the model relate to a specific base year. Consequently, it is imperative that this be considered when interpreting the resulting price change estimates.

To illustrate this point consider a base year when the general economy was sluggish (e.g. 1982). Hypothetically, it is possible that carriers would have provided lower rates to contend with diminishing amounts of traffic. Consequently, all future price change estimates during latter years would likely reflect substantial increases compared to the relatively lower price levels registered in that base period.

Other Considerations

The precision constraints discussed earlier relative to haul length (and the resulting blocking scheme introduced as a result) can also manifest themselves relative to changes in the average weight of shipments over time. For example, progressively higher mean load weights, assuming they are correlated with higher (relative) price rates, could overestimate the true price change if not accounted for. It is noted that if this hypothetical correlation between weight and price rates is inversely related to the correlation between distance and price rates, it is possible that a reduction in the overall bias would be observed. Should the opposite hold, bias could be intensified. It is not clear however (nor would it be possible to assess), to what extent nor in what direction this would distort the index measure for any given domain of estimation. It is important to note, however, that both factors could be used to produce variable blocks to control this distortion. As such, distance blocks could be further stratified by weight groups (or vice versa).

Ultimately, shifts in the level and composition of distance/weight elements would reflect the occurrence of external factors, affecting the derived demand of transportation services. This, for example,

Ainsi, les coûts du transport sont inclus de façon inhérente et peut-être même implicite dans les tarifs-marchandises demandés et les recettes par tonne-kilomètre. En outre, ces coûts constituent l'une des prémisses de base des niveaux de tarifs observés.

Toutefois, il n'est pas évident, ni certain, que l'ampleur des variations de tarifs observées est en effet la même pour les deux éléments de prix à certains points donnés. Bien que l'objectif principal de cette analyse ne soit pas d'étudier l'interrelation ou la corrélation de ces deux estimateurs de prix, il est important d'étudier l'effet possible des variations des tarifs-marchandises sur les estimations des recettes par tonne-kilomètre.

Ainsi, on sait que les variations dans la demande (ou la quantité) des services de transport sont, dans une large mesure, fonction de l'élasticité des prix des services en cause. Aussi une diminution relativement modeste des tarifs-marchandises pourrait-elle amener une augmentation considérable du niveau d'activité (et vice-versa).

Par conséquent, les distances de camionnage observées (et de façon semblable, les quantités – c.-à-d. le tonnage) pourraient être systématiquement remplacées par des distances plus longues. Cela, comme nous l'avons déjà dit, aurait pour effet, avec le temps, de biaiser les estimations des prix du transport. Il semble donc que l'introduction de blocs de distance dans le modèle pourrait également jouer un rôle important dans l'élimination du biais qu'il pourrait y avoir dans les estimations des "recettes", en raison des variations des tarifs- marchandises.

Effet du choix de l'année de base

Comme l'indice implicite des prix est de type Paasche, toutes les variations exprimées par le modèle se rapportent à une année de base donnée. Il est donc très important de tenir compte de ce fait lorsque vient le temps d'interpréter les estimations résultantes des variations de prix.

Pour éclaircir ce point, prenons par exemple une année de base pendant laquelle l'économie générale était stagnante (p. ex. 1982). Hypothétiquement, les transporteurs auraient pu demander des tarifs réduits pour faire face à la diminution du trafic. Par conséquent, toutes les estimations ultérieures des variations de prix pour les dernières années traduiraient probablement des augmentations considérables par rapport aux niveaux relativement moins élevés des prix observés au cours de cette année de base.

Autres observations

Les difficultés déjà mentionnées au niveau de l'exactitude des distances de camionnage (et le système de blocs introduit par la suite) pourraient également survenir sous forme de changements, dans le temps, dans le poids moyen des expéditions. Ainsi, si l'on ne tient pas compte de l'augmentation progressive des charges moyennes, en supposant qu'elle s'accompagne d'une augmentation des tarifs (relatifs), on pourrait obtenir une surestimation des variations de prix réelles. A noter que si l'on établit un rapprochement inverse entre la corrélation hypothétique poids-tarifs-marchandises et la corrélation distance-tarifs-marchandises, on pourrait observer une diminution du biais global. Dans le cas contraire, le biais serait plus grand. On ne sait pas toutefois (et il serait impossible de le déterminer) dans quelle mesure, ni quelle direction, cela fausserait la mesure de l'indice pour un domaine donné d'estimations. Il faut souligner, cependant, que l'on pourrait se servir des deux facteurs pour créer des blocs variables qui élimineraient cette distorsion. Ainsi, les blocs de distance pourraient être davantage stratifiés selon les groupes de poids (ou vice-versa).

Enfin, des variations dans le niveau et la composition des éléments distance/poids traduiraient la présence de facteurs externes et influeraient sur la demande connexe de services de transport. Cela

could be booms and lulls in regional expansion and industrial development, shifts in the demand of goods produced, or simply a more competitive environment.

Finally, and as was previously noted, price elasticity in the demand of a particular transportation service itself would be a determining factor in the level or magnitude of change in distance/weight observations.

Limitations in Data Source

Limitations in the data source used to produce implicit price indices can also affect the quality of estimates. As the price model was applied to results of the For-hire Trucking Origin/Destination Survey, the following constraints should be noted.

- (i) TOD survey data is produced from estimates derived from a stratified random sample design.
- (ii) Since stratification is based on carrier revenue, geographical settings and type of operation, it does not provide any commodity strata; this could affect the precision of estimates.
- (iii) The size of selected samples vary from stratum to stratum, but does not consider commodity type as a criteria; this could have a negative impact on the reliability of estimates.

Conclusion and Recommendations

The work performed by the Input/Output Division, in relation to the proposed implicit price index, is promising and manifests a strong potential for the production of quality index estimates, representative of price changes in the trucking industry. The overall design and conceptual framework of the model allows for great flexibility in the domains of estimation.

Estimates can be produced to reflect haul distance for commodity-specific aggregates. This flexibility can be extended to derive estimates for particular fields of interest. For example, price indices could be derived for truckload versus less-than-truckload movements, or alternatively, according to inter/intra provincial transportation operations.

However, as was discussed earlier, caution is advised in the interpretation of results. As well, the allocation of distance (and weight) blocks, to improve precision or isolate particular corridors of estimation, should be applied with consideration to the possible effects on data reliability.

Furthermore, aggregation of basic commodity structures, to improve reliability or minimize estimation problems associated with the occurrence of empty cells, should be produced in tandem with the allocation of distance blocks. This would help minimize the potential impact of structural bias, resulting from changes in aggregate composition, on the accuracy of index estimates.

Another avenue worth considering would be the allocation of dedicated commodity (group) specific distance blocks, which could reduce significantly the probability of empty cells and also improve the precision as well as the reliability of the model, at lower levels of estimation; this approach however, would preclude production of composite price estimates by haul length (blocks).

Finally, a more in-depth look at the correlation between the price of transportation services and weight/distance factors could clarify and assist the process of determining the optimal number and size of blocks. Moreover, information on the sensitivity of price change relative to these two factors would provide valuable assistance in the selection of primary versus secondary block structures.

Similarly, a closer look at the relationship between 'revenue rate' and freight rate could also assist the interpretation of produced estimates on the price of transportation services.

pourrait provenir, par exemple, de l'essor ou de la stagnation de l'expansion régionale et industrielle, des variations dans la demande des biens produits ou simplement d'une augmentation de la concurrence.

En un mot, répétons-le, l'élasticité-prix de la demande d'un service de transport particulier serait un facteur déterminant du niveau ou de l'ampleur des changements dans les observations de distance/poids.

Limites des sources de données

Les limites des sources de données utilisées pour établir des indices implicites de prix peuvent également influencer sur la qualité des estimations. Il faut tenir compte des limites suivantes dans l'application du modèle de prix aux résultats de l'enquête sur le camionnage pour compte d'autrui (origine et destination):

- (i) Les données de l'enquête sur le camionnage (origine et destination) sont obtenues à partir d'estimations provenant d'un plan d'échantillonnage aléatoire stratifié.
- (ii) Comme la stratification se fait selon les recettes des transporteurs, l'emplacement géographique et le type d'exploitation, elle ne comprend aucune strate de produits; cela peut influencer sur l'exactitude des estimations.
- (iii) La taille des échantillons choisis varie d'une strate à l'autre; par ailleurs, le type de produits ne constitue pas un critère. Cela peut influencer, de façon négative, sur la fiabilité des estimations.

Conclusion et recommandations

Le travail accompli par la Division des entrées-sorties, relativement à l'indice implicite des prix proposé, est très prometteur quant à la possibilité de produire des estimations d'indice de qualité qui seront représentatives des variations de prix du secteur du camionnage. Vu le plan global et le cadre conceptuel du modèle, il offre une grande souplesse au niveau des estimations.

On peut obtenir des estimations de distance pour des agrégats de produits particuliers. Cette souplesse peut s'étendre à l'obtention d'estimations pour des domaines d'intérêt particuliers. Ainsi, on pourrait établir des indices de prix pour les mouvements en charge complète et les mouvements en charge partielle ou encore selon les activités de camionnage inter ou intraprovinciale.

Cependant, nous répétons qu'il faut faire preuve de prudence au moment d'interpréter les résultats. Par ailleurs, la répartition des blocs de distance (et de poids), dans le but d'accroître la précision des estimations ou d'isoler certaines estimations en particulier, doit être faite en tenant compte des effets possibles sur la fiabilité des données.

En outre, l'agrégation de structures de produits de base, afin d'améliorer la fiabilité des données ou réduire au minimum les problèmes d'estimation associés à la présence de cases vides, doit être fait en même temps que la répartition des blocs de distance. Cela permettrait de réduire au minimum, sur l'exactitude des estimations d'indice, les effets possibles d'un biais de structure provenant de changements dans la composition des agrégats.

Une autre approche qui mérite d'être étudiée est la répartition de blocs de distance propres aux marchandises (groupes), ce qui réduirait considérablement le nombre de cases vides et augmenterait la précision et la fiabilité du modèle, aux niveaux plus bas d'estimation; cette approche, toutefois, empêcherait la production d'estimations de prix composites selon la distance (blocs).

Enfin, un examen plus approfondi de la corrélation qui existe entre le prix des services de transport et les facteurs poids/distance faciliterait la détermination de la taille et du nombre optimaux de blocs. Du reste, des renseignements sur la sensibilité des variations de prix à ces deux facteurs faciliteraient considérablement le choix entre des structures de blocs principales et des structures secondaires.

De même, un examen plus poussé de la relation entre les "recettes" et les tarifs-marchandises simplifierait également l'interprétation des estimations sur le prix des services de transport.

A COMPARATIVE ANALYSIS OF FREIGHT TRANSPORTATION ACTIVITIES IN CANADA, BY TRUCK AND RAIL MODES

Introduction

The following analysis compares freight transportation activities in Canada, for the truck versus rail mode. It looks at global cargo tonnage levels in 1987, by sector of operation, and provides a glance at domestic freight carriage operations between 1981 and 1987. Trucking and railway transportation statistics are also examined in terms of cargo tonnage loaded and unloaded by province or territory, during 1987. In addition, a general overview of the type of freight handled by each mode is presented, based on tonnage statistics tabulated for the five principal sections of the **Standard Commodity Classification**.

Readers interested in a more in-depth analysis on truck and rail transportation activities are encouraged to refer to the new publication "Rail in Canada", Catalogue 52-216, scheduled for release in October 1989. This first edition will contain a more detailed modal analysis comparing the size and structure of both industries, from a financial as well as an operational perspective. The study also looks at commodity-flow statistics by province/territory of origin and destination by exploiting a new source of data for railway transportation statistics, provided by the National Transportation Agency.

Data Source

The information used to produce the following analysis was derived from surveys conducted by the Transportation Division. Private trucking statistics were derived from a census survey covering the activities of Canadian-domiciled carriers operating a fleet of 15 or more trucks. While it is estimated that smaller firms excluded from the Private Trucking Survey represent a sizeable proportion of the sector's total expenses, their contributions to intercity truck transportation operations are considered negligible.

For-hire trucking data were derived from a sample survey and represent the activities of Canadian carriers with domestic intercity revenues in excess of \$100,000 annually (based on previous year results). Finally, rail statistics were produced from a survey covering the carloading activities of CN, CP, VIA and Class II carriers, as defined by the **Uniform Classification of Accounts**. For further information on survey methodology and limitations, readers are advised to refer to the end of this publication and/or "Railway Transportation, Commodity Statistics", Catalogue 52-211 (discontinued with last issue containing 1987 statistics).

Tonnage Distribution by Sector of Operation, 1987

Figure 7.4.1 depicts the total cargo tonnage transported by the truck and rail modes in 1987, for freight carried domestically, as well as to and from the United States.

Although for-hire trucking and railway transportation activities constitute the main focus of analysis for this section, private trucking statistics are initially presented in Figure 7.4.1 to provide a more complete perspective on the overall magnitude of trucking operations.

UNE ANALYSE COMPARATIVE DES ACTIVITÉS DE TRANSPORT DES MARCHANDISES AU CANADA, SELON LES MODES DE TRANSPORT PAR CAMION ET PAR TRAIN

Introduction

L'analyse suivante compare les activités de transport de marchandises au Canada, selon le mode de transport par camion et le mode de transport par train. Elle examine les niveaux globaux de tonnage de marchandises en 1987, selon le secteur d'exploitation, et donne un aperçu des activités de transport intérieures de marchandises entre 1981 et 1987. Elle permet d'examiner les statistiques du transport par camion et par train en termes du tonnage des marchandises chargées et déchargées, selon la province ou le territoire, en 1987. De plus, elle présente un aperçu global du type de marchandises transportées par chaque mode, à partir des statistiques sur le tonnage établies pour les cinq principales sections de la **Classification type des produits**.

Les lecteurs sont priés de consulter la nouvelle publication "Le transport ferroviaire au Canada", n° 52-216 au catalogue, qui doit paraître en octobre 1989, pour obtenir une analyse plus approfondie des activités de transport par camion et par train. Ce premier numéro présentera une analyse plus détaillée des modes de transport, selon la taille et la structure de chaque secteur, des points de vue tant financier qu'opérationnel. L'étude présente également des statistiques sur le trafic des marchandises selon la province ou le territoire d'origine et de destination, en utilisant une nouvelle source de données sur le transport ferroviaire fournies par l'Office national des transports du Canada.

Source de données

Les renseignements qui ont servi à l'analyse suivante proviennent des enquêtes de la Division des transports. Les statistiques sur le camionnage pour compte propre sont tirées d'une enquête exhaustive sur les activités des transporteurs domiciliés au Canada et exploitant un parc de 15 camions ou plus. On estime que les plus petites entreprises qui ne font pas partie de l'enquête sur le camionnage pour compte propre représentent une part assez considérable des dépenses totales du secteur, mais que leur contribution aux activités de transport interurbain par camion est négligeable.

Les données sur le camionnage pour compte d'autrui proviennent d'une enquête d'échantillonnage et représentent les activités des transporteurs canadiens ayant des recettes de transport interurbain intérieur dépassant \$100,000 par année (selon les résultats de l'année précédente). Enfin, les statistiques ferroviaires sont tirées d'une enquête sur les activités de chargements du CN, du CP, de Via Rail et des transporteurs de catégorie II dont la définition se trouve dans la **Classification uniforme des comptes**. Pour obtenir plus d'information sur les méthodes de l'enquête et les limites des données, les lecteurs sont priés de consulter la dernière partie de la présente publication ou "Transport ferroviaire du Canada, statistiques sur les marchandises", n° 52-211 au catalogue (tirage interrompu avec la parution du dernier numéro contenant les statistiques de 1987).

Repartition du tonnage selon le secteur d'exploitation, 1987

La figure 7.4.1 présente le tonnage total de marchandises transportées par camion et par train en 1987, selon les mouvements intérieurs et les mouvements en provenance et à destination des États-Unis.

Bien que les activités de transport par train et de camionnage pour compte d'autrui soient au centre de l'analyse de la présente partie, les statistiques sur le camionnage pour compte propre sont tout d'abord présentées à la figure 7.4.1 afin de donner un aperçu plus global de l'importance des activités de camionnage.

The for-hire trucking industry transported a total of about 231.2 million tonnes of freight in 1987, almost 27.0 million tonnes less – or about 10.0% – than did the rail mode. However, when private trucking activities are accounted for, the total trucking sector tonnage rises some 69.1 million tonnes, to about 300.3 million tonnes. This is about 16.0% more than the total 257.9 million tonnes of freight carried by Canada's railway industry in 1987 (excludes about 3.5 million tonnes in transit).

While private trucking tonnage transported to and from the United States was minimal, domestic tonnage reached 67.3 million tonnes, representing about a third of the corresponding 204.8 million tonnes carried domestically by the for-hire trucking industry.

Comparing the domestic operations of the for-hire trucking mode to the rail mode reveals only a small difference in total tonnes moved in 1987, with rail tonnage standing only about 5.0% higher, at 214.5 million tonnes.

Similarly, the for-hire trucking and rail modes each unloaded roughly the same volumes of freight originating from the United States, at about 9.5 million tonnes each. However, at 33.8 million tonnes, Canada's railway industry hauled almost twice as much freight to U.S. destinations than did the for-hire trucking mode, at 17.5 million tonnes.

Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont transporté au total environ 231.2 millions de tonnes de marchandises en 1987, presque 27.0 millions de tonnes de moins (ou environ 10.0%) que les sociétés ferroviaires. Cependant, lorsqu'on tient compte des activités de camionnage pour compte propre, le tonnage total de l'ensemble du secteur du camionnage augmente de 69.1 millions de tonnes pour passer à 300.3 millions de tonnes. Ce tonnage est 16.0% plus élevé que le tonnage total (257.9 millions de tonnes) transporté par les sociétés ferroviaires canadiennes en 1987 (à l'exception d'environ 3.5 millions de tonnes en transit).

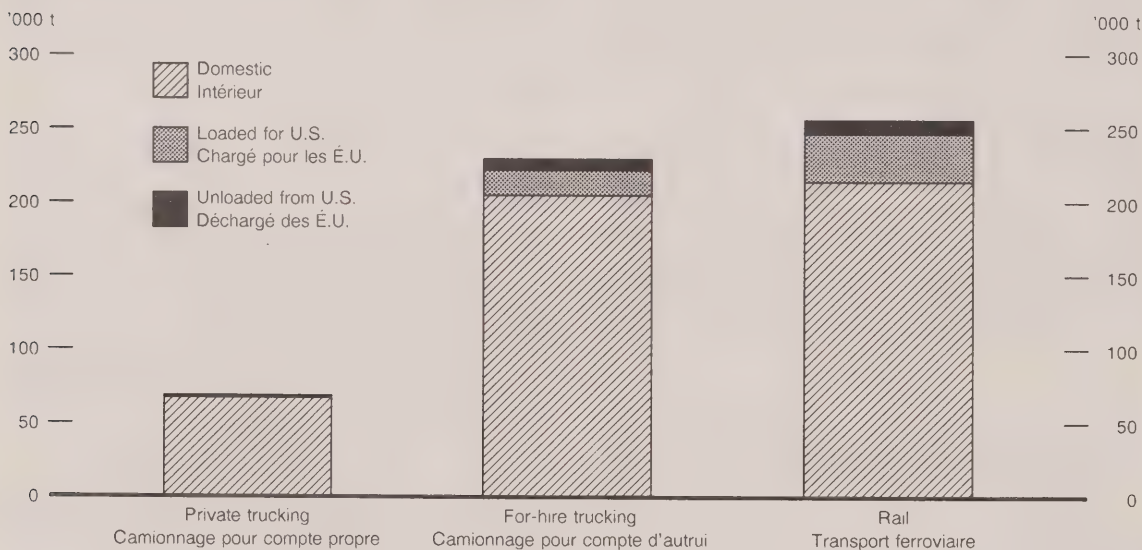
Le tonnage transporté en provenance et à destination des États-Unis par les entreprises de camionnage pour compte propre était peu élevé, mais le tonnage des mouvements intérieurs a atteint 67.3 millions de tonnes, représentant environ le tiers du tonnage (204.8 millions de tonnes) transporté à l'intérieur du Canada par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui.

Si l'on compare les activités intérieures des transporteurs pour compte d'autrui et des sociétés ferroviaires, on ne constate qu'un faible écart dans le nombre total de tonnes transportées en 1987, le tonnage transporté par train n'étant que 5.0% plus élevé, à 214.5 millions de tonnes.

De même, les transporteurs pour compte d'autrui et les sociétés ferroviaires ont déchargé des quantités semblables de marchandises en provenance des États-Unis (environ 9.5 millions de tonnes chacun). Cependant, les sociétés ferroviaires du Canada ont transporté presque deux fois plus de marchandises vers les États-Unis que les transporteurs pour compte d'autrui (33.8 millions de tonnes et 17.5 millions de tonnes respectivement).

Figure 7.4.1

Private and For-hire Trucking versus Rail Mode, Domestic and International Freight Tonnage, 1987
Camionnage pour compte propre et pour d'autrui versus le transport ferroviaire, tonnage du fret intérieur et international, 1987



Domestic Tonnage Levels, 1981-1987

Figure 7.4.2 traces for-hire trucking and railway transportation tonnage for freight transported domestically between 1981 and 1987. As can be seen, excepting for 1982 and 1985 when levels remained relatively stable, the for-hire trucking mode registered gradually increasing year-to-year tonnage levels. Moreover, between 1981 and 1987, the industry saw its domestic trucking tonnage rise by about 45.0% to reach 204.8 million tonnes.

In contrast, there were marked fluctuations in the freight tonnage hauled domestically by Canadian railways. In particular, the rail mode experienced a marked 13.0% decrease during the recession of 1982. Although its recovery was initially slower than was the truck mode's, with a modest 2.0% year-to-year increase in 1983, domestic rail tonnage bounded back up 16.0% between 1983 and 1984. From 1984 to 1987, the tonnage levels remained relatively stable. Contrasting strongly with the for-hire trucking mode, at 214.5 million tonnes, domestic rail tonnage stood only about 6.0% higher in 1987 than in 1981. Moreover, while domestic rail tonnage was some 43.0% higher than the for-hire trucking tonnage in 1981, it stood less than 5.0% higher by 1987.

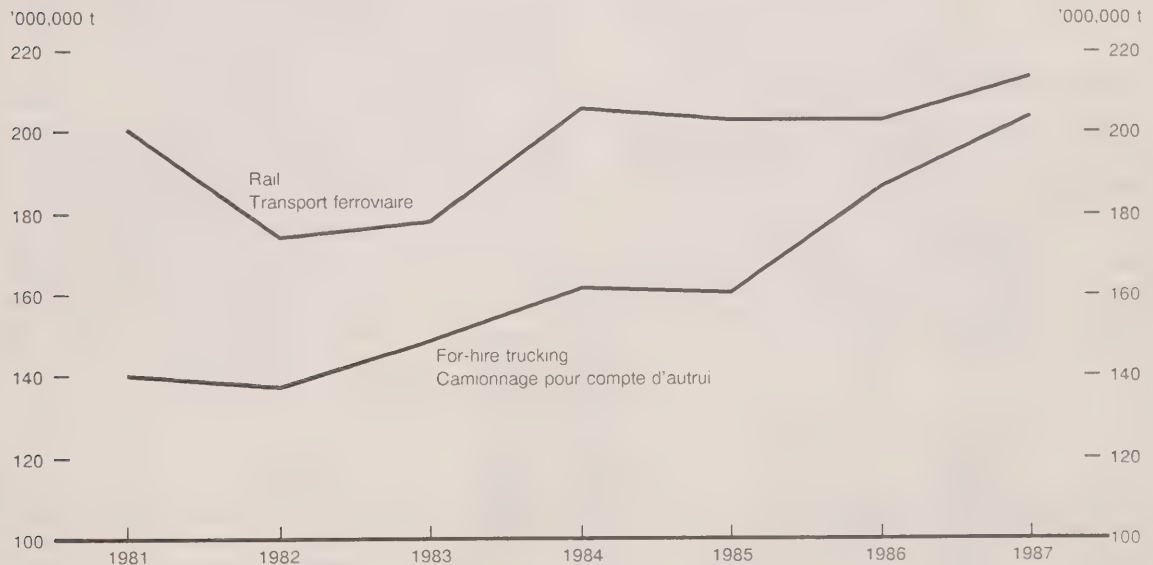
Tonnage des mouvements intérieurs, 1981-1987

La figure 7.4.2 présente le tonnage transporté à l'intérieur du Canada par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui et les sociétés ferroviaires entre 1981 et 1987. Comme on peut le constater, sauf pour les années 1982 et 1985 où les niveaux sont demeurés relativement stables, les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont enregistré des niveaux de tonnage de plus en plus élevés d'une année à l'autre. Par ailleurs, entre 1981 et 1987, le tonnage des mouvements intérieurs de ce secteur a augmenté d'environ 45.0% pour atteindre 204.8 millions de tonnes.

Par contre, les sociétés ferroviaires canadiennes ont enregistré des écarts considérables en termes du tonnage transporté à l'intérieur du pays. Plus particulièrement, le tonnage du secteur ferroviaire a diminué sensiblement (13.0%) pendant la récession de 1982. Bien que la reprise des activités ait été plus lente au début que celle des entreprises de camionnage, avec une hausse modeste de 2.0% en 1983 le secteur ferroviaire a vu son tonnage (à l'intérieur du Canada) augmenter de 16.0% entre 1983 et 1984. De 1984 à 1987, les niveaux de tonnage sont demeurés relativement stables. D'un fort contraste avec le secteur du camionnage pour compte d'autrui, ayant enregistré un tonnage de 214.5 millions de tonnes en 1987, le tonnage du transport ferroviaire intérieur n'a augmenté que de 6.0% par rapport à 1981. En outre, bien que le tonnage du transport ferroviaire intérieur était plus élevé de quelque 43.0% que celui des transporteurs pour compte d'autrui en 1981, en 1987, il n'était que de 5.0% plus élevé.

Figure 7.4.2

For-hire Trucking versus Rail Mode, Domestic Freight Tonnage, 1981-1987
Camionnage pour compte d'autrui versus le transport ferroviaire, tonnage du fret intérieur, 1981-1987



Tonnage Distribution by Province/Territory, 1987

Figure 7.4.3 depicts the total for-hire trucking and railway tonnage transported domestically, as well as to and from U.S. markets, in 1987, by province/territory of loading and unloading. As can be seen, Ontario, Quebec and British Columbia constituted the three single most important provinces in terms of freight loaded and unloaded, for both truck and rail mode in 1987. For-hire trucking dominated transportation activities in Ontario, however, at 69.0% of the total 125.4 million tonnes loaded and 60.0% of the total 140.3 million tonnes unloaded. The rail mode made the most substantial contributions to freight carriage in British Columbia, at 62.0% and 70.0% of the total 86.6 and 106.3 million tonnes loaded and unloaded, respectively.

In Quebec, freight transportation activities were more equitably distributed between both modes, each accounting for roughly half of the total tonnage loaded – about 77.7 million tonnes. However, in terms of tonnes discharged, the rail mode accounted for the largest share of the total 90.2 million tonnes unloaded, at about 59.0%.

Alberta also figured prominently, with the respective freight tonnage loaded in this province ranking fourth in importance for both for-hire trucking and railway operations; the for-hire trucking mode loaded about 29.3 million tonnes (44.0%) while freight trains loaded almost 38.0 million tonnes (56.0%). However, due to the interprovincial nature of rail operations and the type of products hauled, Alberta was not a particularly important province in terms of freight discharged by rail mode. In contrast, intraprovincial trucking activities in Alberta contributed strongly to the overall importance of freight unloading operations by truck mode in the province, ranking fourth overall in importance and accounting for 81.0% of the total 34.9 million tonnes discharged in the province.

Tonnage Distribution by Commodity Section, 1987

Figure 7.4.4 provides information on the type of commodities transported by the for-hire trucking and rail modes during 1987. The data are presented for the five principal sections of the Standard Commodity Classification. However, due to the nature of survey collection methodologies, a sixth residual category is defined for each of the two modes in question; unclassified freight for trucking data (roughly 2.0% of the total) and special types of traffic – including containers and trailers – for the rail mode (about 6.0% of the total). Percentage share statistics are depicted separately by sector of operation, or more precisely, for freight transported domestically and cargo loaded for or unloaded from U.S. points.

Domestic Freight Carriage

As can be seen in Figure 7.4.4, domestic freight tonnage distribution by commodity section differed notably for the for-hire trucking and railway modes in 1987. For example, although crude materials constituted the single most important freight category for both modes, they accounted for a significantly larger proportion of rail operations, at 58.0%, than they did relative to for-hire trucking activities, at about 40.0%.

Répartition du tonnage selon la province ou le territoire, 1987

La figure 7.4.3 présente le tonnage total transporté par les transporteurs pour compte d'autrui et les transporteurs ferroviaires à l'intérieur du Canada, et en provenance et à destination des États-Unis en 1987, selon la province ou le territoire de chargement et de déchargement des marchandises. Comme on peut le constater, l'Ontario, le Québec et la Colombie-Britannique sont les trois plus importantes provinces en termes de marchandises chargées et déchargées en 1987, tant par les entreprises de camionnage que les sociétés ferroviaires. Les transporteurs pour compte d'autrui ont cependant pris la première place en Ontario, avec 69.0% des 125.4 millions de tonnes chargées et 60.0% des 140.3 millions de tonnes déchargées. Le secteur ferroviaire a contribué le plus au transport de marchandises en Colombie-Britannique, à 62.0% et 70.0% des 86.6 millions de tonnes et des 106.3 millions de tonnes chargées et déchargées respectivement.

Au Québec, les activités de transport des marchandises ont été plus équitablement réparties entre les deux modes, chacun comptant pour environ la moitié du tonnage total chargé (environ 77.7 millions de tonnes). Cependant, en termes de tonnes déchargées, le secteur ferroviaire a représenté la plus grande part (environ 59.0% du tonnage total déchargé, soit 90.2 millions de tonnes).

L'Alberta a également fait bonne figure, occupant la quatrième place en termes du tonnage de marchandises chargées dans cette province tant par les transporteurs pour compte d'autrui que les sociétés ferroviaires; les transporteurs pour compte d'autrui ont chargé environ 29.3 millions de tonnes (44.0%), et les transporteurs ferroviaires, presque 38.0 millions de tonnes (56.0%). Cependant, en raison de la nature interprovinciale des activités ferroviaires et du type de produits transportés, l'Alberta ne s'est pas particulièrement démarquée en termes des marchandises déchargées par les transporteurs ferroviaires. Par contre, les activités de camionnage intraprovinciales en Alberta ont fortement contribué à l'importance de l'ensemble des activités de déchargement des marchandises par camion dans cette province; ces activités ont placé l'Alberta en quatrième place, représentant 81.0% des 34.9 millions de tonnes déchargées dans cette province.

Répartition du tonnage selon la section de produits, 1987

La figure 7.4.4 fournit des données sur le type de produits transportés par les transporteurs pour compte d'autrui et les transporteurs ferroviaires en 1987. Les données correspondent aux cinq principales sections de la Classification type des produits. Cependant, en raison de la nature des méthodes de collecte de l'enquête, une sixième catégorie a été établie pour chacun des deux modes en question: fret non classé pour le camionnage (environ 2.0% du total) et transports spéciaux - y compris les conteneurs et les remorques - pour le transport ferroviaire (environ 6.0% du total). Les statistiques sur la contribution en pourcentage sont données séparément selon le secteur d'exploitation, ou plus précisément, selon les marchandises transportées à l'intérieur du Canada et les marchandises chargées et déchargées, à destination ou en provenance des États-Unis.

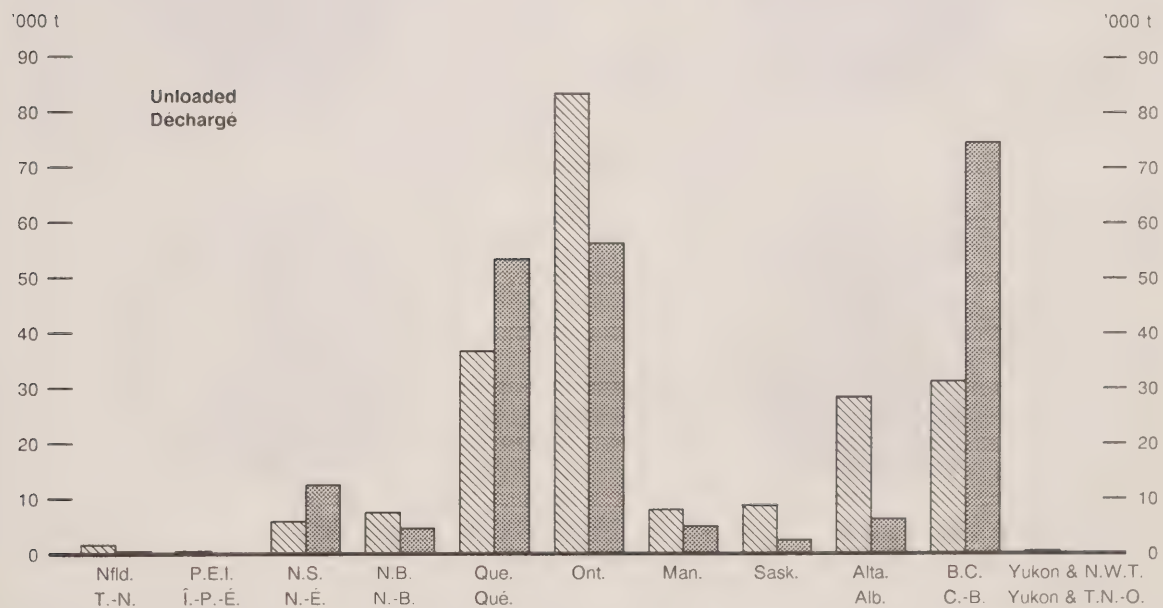
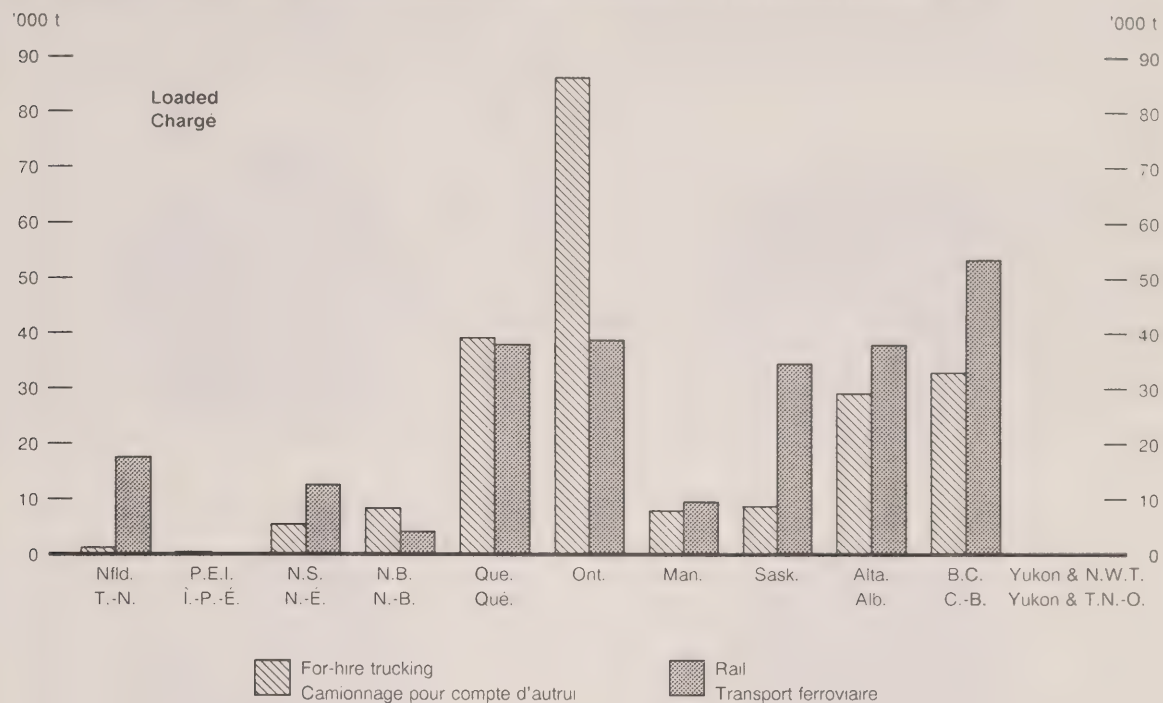
Transport intérieur de marchandises

Comme le démontre la figure 7.4.4, en 1987, la répartition du tonnage des mouvements intérieurs selon la section de produits différait considérablement selon qu'il s'agissait des transporteurs pour compte d'autrui ou des transporteurs ferroviaires. Ainsi, bien que les matières brutes représentaient la plus importante catégorie de marchandises pour les deux modes, elles représentaient, à 58.0%, une part beaucoup plus importante des activités ferroviaires que des activités de camionnage pour compte d'autrui (à environ 40.0%).

Figure 7.4.3

For-hire Trucking versus Rail Mode, Domestic and International Freight Tonnage, by Province/Territory of Loading and Unloading, 1987

Camionnage pour compte d'autrui versus le transport ferroviaire, tonnage de fret intérieur et international, selon la province ou le territoire de chargement et de déchargement, 1987



In contrast, fabricated materials were almost twice as important to the for-hire trucking industry, tonnage-wise, at about 35.0% of the total, than they were for the rail mode, at 18.0% of the total freight tonnage hauled domestically.

Food, feed, beverages and tobacco were also important commodities for both modes, accounting for almost 18.0% of the total rail tonnage registered in 1987 (about the same as did fabricated materials) and 14.0% of total for-hire trucking tonnage.

Freight Loaded for U.S. Points

Contrasting strongly with the domestic sector, crude materials did not figure prominently in terms of freight shipped to U.S. destinations in 1987, for either of the two modes under study. Indeed, fabricated materials dominated the scene for U.S.-bound freight during 1987, with about 9.9 million tonnes transported by Canadian-domiciled for-hire trucking carriers and 27.4 million tonnes hauled by the rail mode. In terms of percentage share of their respective U.S.-bound tonnage totals, this translates to about 56.0% for the for-hire trucking mode at about 81.0% of the rail mode total. Although end products also figured prominently for the for-hire trucking mode, accounting for about 18.0% of all U.S.-bound shipments at 3.2 million tonnes, these commodities represented less than 5.0% of the rail mode total, at 1.5 million tonnes.

Freight Unloaded from U.S. Points

Fabricated materials and end products each accounted for about a third of all cargo tonnes carried by Canadian-domiciled truck carriers from the United States in 1987, at roughly three million tonnes each. However, while fabricated materials also represented roughly a third of the total rail tonnage hauled from the United States at about 3.4 million tonnes, end products only accounted for about 12.0% of the rail mode total. Indeed, during 1987, crude materials constituted a more important commodity group than end products for the rail mode, representing about a fifth of its total tonnage hauled from U.S. points.

Food, feed, beverages and tobacco were also important goods transported from the United States, accounting for roughly 16.0% of the total for both for-hire trucking and rail modes.

Par contre, le tonnage des demi-produits transportés était presque deux fois plus élevé dans le secteur du camionnage pour compte d'autrui (à environ 35.0% du total) que dans le secteur ferroviaire, à 18.0% du tonnage total de marchandises transportées à l'intérieur du Canada.

Les denrées alimentaires, les aliments pour animaux, les boissons et les tabacs étaient également des produits importants, représentant presque 18.0% du tonnage total du transport ferroviaire enregistré en 1987 (presque le même pourcentage que les demi-produits) et 14.0% du tonnage total du camionnage pour compte d'autrui.

Chargements de marchandises à destination des États-Unis

En 1987, contrairement aux livraisons intérieures, les livraisons de matières brutes à destination des États-Unis n'ont pas été très importantes pour les deux modes à l'étude. En effet, en termes de marchandises à destination des États-Unis en 1987, environ 9.9 millions de tonnes de demi-produits ont été transportées par les transporteurs canadiens pour compte d'autrui, et 27.4 millions de tonnes par les transporteurs ferroviaires, ce qui correspond à 56.0% du tonnage total à destination des États-Unis pour les premiers et environ 81.0%, pour les seconds. Bien que les produits finals ont également joué un rôle important dans les activités de camionnage pour compte d'autrui, représentant environ 18.0% de toutes les livraisons à destination des États-Unis (3.2 millions de tonnes), ces produits ont représenté moins de 5.0% des livraisons par transport ferroviaire (1.5 million de tonnes).

Chargements de marchandises en provenance des États-Unis

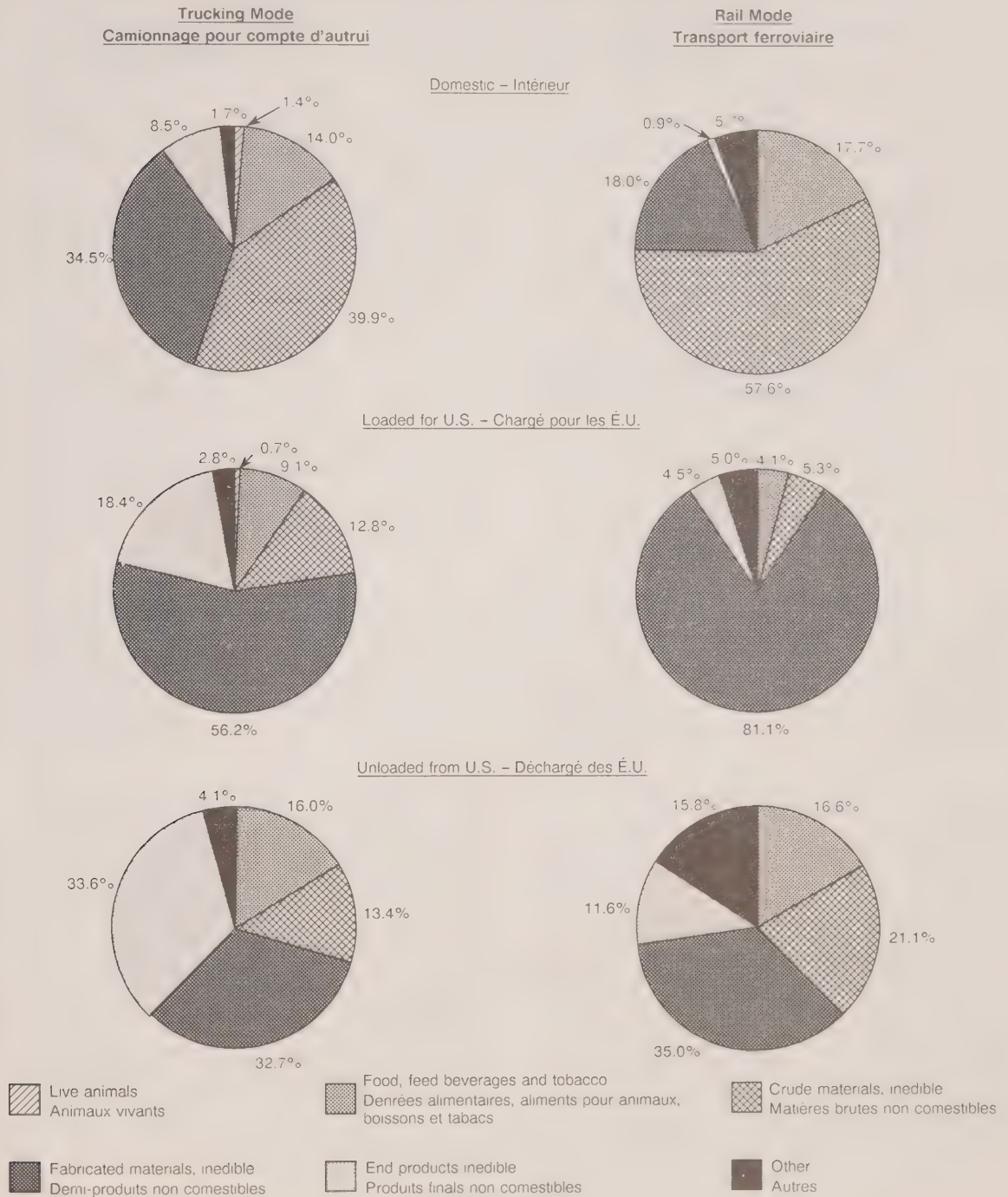
En 1987, les demi-produits et les produits finals représentaient chacun environ le tiers (3 millions de tonnes) du tonnage total transporté à partir des États-Unis par les entreprises de camionnage canadiennes. Cependant, alors que les demi-produits représentaient aussi environ le tiers du tonnage total transporté à partir des États-Unis par les sociétés ferroviaires (environ 3.4 millions de tonnes), les produits finals ne représentaient qu'environ 12.0% du tonnage total de ce mode de transport. En effet, en 1987, les matières brutes jouaient un rôle plus important que les produits finals dans le secteur du transport ferroviaire, intervenant pour environ le cinquième du tonnage total transporté à partir des États-Unis.

Les denrées alimentaires, les aliments pour animaux, les boissons et les tabacs étaient également des produits importants en provenance des États-Unis, intervenant pour environ 16.0% du total des marchandises transportées tant par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui que les sociétés ferroviaires.

Figure 7.4.4

For-hire Trucking versus Rail Mode, Domestic and International Freight Modes by Commodity Section, 1987

Camionnage pour compte d'autrui versus le transport ferroviaire, tonnage de fret intérieur et international, selon la section du produit, 1987



CHAPTER 8

METHODS, DATA QUALITY AND LIMITATIONS

INTRODUCTION

This section of the publication provides more detailed descriptions of the surveys of the trucking industry undertaken by Statistics Canada's Transportation Division. The text is intended for the general user and readability has been emphasized. Sophisticated users who are quite familiar with trucking statistics published by Statistics Canada and who require additional information than is provided here can obtain more technical details from the Transportation Division upon request.

MOTOR CARRIERS OF FREIGHT AND HOUSEHOLD GOODS MOVERS SURVEY

The principal **objective** of this survey is to provide information about the size, structure and economic performance of Canada's for-hire trucking industry. This information, in conjunction with information collected about other sectors of the economy, contributes to the establishment of national economic statistics such as the Gross National Product and the Gross Domestic Product.

In order to fulfill this requirement, the survey follows the **statistical framework** of the System of National Accounts. The **reporting unit** for the survey is the Canadian-domiciled for-hire trucking establishment. The survey universe ideally consists of all such establishments. As it would be extremely difficult and costly to survey all of them, the 1987 Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey **universe** is restricted to those Canadian-domiciled carriers who earned total gross operating revenues of \$100,000 or more in 1986.

These carriers are identified from Statistics Canada's Business register by a Standard industrial classification code. Trucking establishments are coded to Industry Group 456. A complete description of the classification system is available in the Standard industrial classification manual, 1980 (Catalogue 12-501) published by Statistics Canada. The survey **methodology** used for the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey was a mail census. Questionnaires suited in length and complexity to the type and size of the motor carrier operation being surveyed were mailed out to for-hire trucking establishments earning \$100,000 or more annually. Once completed questionnaires were returned to the Transportation Division, an initial manual edit was performed: inconsistent or blank reports were referred back to the carrier for clarification or completion. When it was not possible to obtain missing information, imputations were made. Then a computerized edit was performed which identified logical and arithmetical inconsistencies for subsequent manual correction.

CHAPITRE 8

MÉTHODES, QUALITÉ ET LIMITES DES DONNÉES

INTRODUCTION

La présente section offre une description plus détaillée des enquêtes sur l'industrie du camionnage menées par la Division des transports de Statistique Canada. Elle s'adresse à l'utilisateur général et devrait être facile à lire. Les utilisateurs expérimentés qui connaissent bien les statistiques sur le camionnage publiées par Statistique Canada et qui désirent plus de détails peuvent obtenir d'autres renseignements techniques en communiquant avec la Division des transports.

ENQUÊTE SUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE MARCHANDISES ET LES ENTREPRISES DE DÉMÉNAGEMENT

Le principal **objectif** de l'enquête est de fournir des renseignements sur la taille, la structure et le rendement économique de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui au Canada. Ces données, combinées à des renseignements sur d'autres secteurs de l'économie, contribuent à l'établissement de statistiques économiques nationales, comme le produit national brut et le produit intérieur brut.

Afin d'atteindre cet objectif, l'enquête utilise le **cadre statistique** du Système de comptabilité nationale. L'**unité déclarante** de l'enquête est l'entreprise de camionnage pour compte d'autrui domiciliée au Canada. Idéalement, l'univers de l'enquête englobe l'ensemble de ces entreprises. Toutefois, comme il serait extrêmement difficile et coûteux d'interroger toutes les entreprises, l'**univers** de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement de 1987 se limite aux transporteurs domiciliés au Canada et ayant touché en 1986 des recettes d'exploitation brutes de \$100,000 ou plus.

Ces transporteurs sont identifiés à partir du registre des entreprises de Statistique Canada au moyen d'un code de la classification type des industries. Les entreprises de camionnage possèdent le code de l'activité économique 456. Le lecteur trouvera une description complète du système de classification dans la Classification type des industries, 1980 (n° 12-501 au cata-logue), publiée par Statistique Canada. Pour l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement, on a utilisé comme **méthodologie d'enquête** le recensement postal. Les questionnaires, dont la longueur et la complexité étaient fonction du genre et de la taille de l'unité déclarante, ont été envoyés aux entreprises de camionnage pour compte d'autrui touchant \$100,000 ou plus par année. Dès qu'ils étaient retournés à la Division des transports, les questionnaires remplis faisaient l'objet d'une première vérification manuelle: les déclarations incohérentes ou non remplies ont été retournées aux unités déclarantes en cause afin qu'elles apportent des précisions ou qu'elles remplissent le questionnaire. Lorsqu'il était impossible d'obtenir les données manquantes, il a fallu les imputer. Ensuite, on a procédé à une vérification informatique permettant de déterminer les données non cohérentes du point de vue logique et arithmétique pour qu'elles soient corrigées ensuite à la main.

Once all edits and imputations were completed, the data were tabulated and analyzed.

It is important to note that, although the reporting unit is the **establishment**, some respondents were operating two or more establishments and were not able to provide separate information for each. In these cases, **consolidated reports**, covering the activity of more than one establishment, were submitted by the respondents. These were processed as a unit.

Users of the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey data should keep in mind the following exclusions and limitations:

Exclusions

- Private carriers.
- Broker operators.
- Courier and messenger services.

Limitations

1. Establishments engaged predominantly in some other industry, such as construction, which could not provide separate statistics for their for-hire trucking operations were considered to be outside the domain of the survey. This contributed to an **underestimation** of the total for-hire trucking activity.
2. The exclusion of carriers domiciled in the United States which could not report separately for their Canadian for-hire trucking operations also contributed to an **underestimation** of the total for-hire trucking activity.
3. For tabulation purposes, data concerning carriers operating interprovincially or internationally were allocated to the location of the Head Office (province or territory of domicile). Therefore, data tabulated by province or territory of domicile do not necessarily represent trucking activity within provincial or territorial boundaries.
4. Estimation, or imputation of missing values, may affect the accuracy of the tabulations.

FOR-HIRE TRUCKING SURVEY

(Origin-Destination)

The **objective** of the For-hire Trucking Survey is to measure the output of the Canadian for-hire trucking industry by providing estimates of intercity commodity movements. This survey complements the results of the Motor Carriers of Freight and Household Goods Survey which provides information about the industry's input variables (such as labour and capital). Output variables include tonnes transported, commodities carried, revenues generated, origins and destinations of shipments, and so on.

The **survey universe** consists of all shipments transported by for-hire trucking firms which earned \$100,000 or more annually from **intercity trucking**. This universe of shipments is not directly accessible and must be reached through the carriers of the shipments.

Une fois les vérifications et les imputations terminées, les données ont été totalisées et analysées.

Il est important de noter que, même si l'unité déclarante était **l'entreprise**, certains répondants exploitaient deux entreprises ou plus et n'ont pu remettre des renseignements distincts pour chacune de leurs entreprises. Dans ces cas, les répondants ont remis des **rapports combinés**, couvrant l'activité de plus d'une entreprise. Ces rapports ont été traités comme une seule unité.

Les utilisateurs des données de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement devraient tenir compte des exclusions et limites suivantes:

Exclusions

- Les transporteurs pour compte propre.
- Les chauffeurs contractants.
- Les services de messagerie.

Limites

1. Les entreprises dont les activités appartiennent principalement à une autre industrie, comme la construction, et qui ne pouvaient fournir des renseignements distincts en ce qui concerne leurs activités de camionnage ont été considérées comme ne faisant pas partie du domaine couvert par l'enquête. Cette mesure a entraîné une sous-estimation de l'activité globale du camionnage pour compte d'autrui.
2. L'exclusion des transporteurs domiciliés aux États-Unis qui ne pouvaient fournir des statistiques distinctes sur leurs activités de camionnage menées au Canada a aussi entraîné une sous-estimation de l'activité globale du camionnage pour compte d'autrui.
3. Aux fins des totalisations, les données sur les transporteurs interprovinciaux ou internationaux ont été classées selon la province ou le territoire de domicile du siège social. Par conséquent, les données totalisées selon la province ou le territoire de domicile ne représentent pas nécessairement les activités de camionnage à l'intérieur des limites de cette province ou de ce territoire.
4. L'estimation ou l'imputation des données manquantes peuvent avoir une incidence sur l'exactitude des totalisations.

ENQUÊTE SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES POUR COMPTE D'AUTRUI

(Origine et destination)

L'**objectif** de l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui est de mesurer la production de l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui, en fournissant des estimations du transport interurbain de marchandises. Cette enquête vient compléter l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement, qui fournit des renseignements sur les variables d'entrée de l'industrie (comme la main-d'œuvre et les immobilisations). Les variables de sortie comprennent les tonnes transportées, les produits transportés, les recettes produites, l'origine et la destination des expéditions, et ainsi de suite.

L'**univers de l'enquête** est constituée de toutes les expéditions faites par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui qui tirent chaque année \$100,000 ou plus du **transport interurbain**. Comme cet univers n'est pas directement accessible, l'enquête est menée auprès de ceux qui ont fait ces expéditions.

The carriers surveyed in 1987 were identified from a list of the carriers which reported to the 1986 Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey with earnings of \$100,000 or more from domestic intercity trucking. These carriers constitute what is called the **survey frame**.

The carriers in the survey frame were stratified according to type of operation and area of operation, and were divided into the three classes described in chapter 4 of this publication. Because of their known heterogeneity and importance to the for-hire trucking industry, all Class I carriers were selected. From each stratum of the survey frame, a simple random sample of Class II and III carriers was selected. Although the precise number varies from year to year, approximately one half of these carriers are usually selected.

Once the carriers were selected, a second stage of sampling took place. For Class I and II carriers, a systematic sample of **shipments** was selected. Information was transcribed from shipping documents or obtained from computer tapes provided by respondents. The sampling intervals for selecting shipments for the survey varied depending on the number of shipments transported by the carrier. For those firms which provide tapes or whose shipping documents are sampled, the ultimate sampling unit is the **shipment**.

In the case of Class III carriers, which lack the necessary shipment documentation to permit sampling of shipments, the ultimate sampling unit is the **carrier**.

The size and structure of the survey frame, the sample allocation and the effective sample size for the 1987 survey are shown in Figure 8.1.

Les transporteurs visés en 1987 ont été déterminés à partir de la liste des transporteurs ayant déclaré, à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement de 1986, des recettes de \$100,000 ou plus au titre du transport interurbain intérieur. Ces entrepreneurs constituent ce qu'on appelle la **base de sondage**.

Les transporteurs de la base de sondage ont été stratifiés selon le genre et le lieu de leurs activités et divisés en trois catégories décrites dans le chapitre 4 de la présente publication. À cause de leur hétérogénéité et de leur importance dans l'industrie du camionnage pour compte d'autrui, tous les transporteurs de la catégorie I sont inclus dans l'échantillon. Un échantillon aléatoire simple des transporteurs des catégories II et III a été choisi dans chaque strate de la base de sondage. Même si le nombre précis de transporteurs varie d'une année à l'autre, environ la moitié de ces transporteurs sont généralement sélectionnés.

Une fois les transporteurs choisis, on a procédé au deuxième degré d'échantillonnage. Pour les transporteurs des catégories I et II, un échantillon systématique d'expéditions a été sélectionné. Les renseignements ont été tirés des documents **d'expédition** ou des bandes informatiques fournies par certains répondants. Les intervalles de sondage varient en fonction du nombre d'expéditions faites par l'entreprise. Pour les transporteurs qui enregistrent leurs expéditions sur bande ou sur des documents d'expédition, l'unité finale d'échantillonnage est l'**expédition**.

Dans le cas des transporteurs de catégorie III, qui ne possèdent pas les documents d'expédition nécessaires à l'échantillonnage des expéditions, l'unité finale d'échantillonnage est l'**entreprise**.

La taille et la structure de la base de sondage, la répartition de l'échantillon ainsi que la taille réelle de l'échantillon de l'enquête de 1987 sont indiquées à la figure 8.1.

Figure 8.1

For-hire Trucking Survey Frame, and Number of Carriers Selected, Excluded and Sampled 1987 Enquête sur le transport des marchandises pour compte d'autrui, base de sondage et nombre d'entreprises exclues et échantillonnées, 1987

Class Catégorie	Number of carriers in survey frame Nombre d'entreprises dans la base de sondage	Carriers Selected Entreprises sélectionnées		Exclusions		Carriers sampled Entreprises échantillonnées	
		Number	Percentage	Number of sampled carriers inactive or out of business ¹	Number of non-responses to the sample ²	Number	Percentage
		Nombre	Pourcentage	Nombre de d'entreprises ayant interrompu ou cessé leurs activités ¹	Nombre de d'entreprises n'ayant pas répondu au questionnaire ²	Nombre	Pourcentage
I	259	259	100.0	3	5	251	96.9
II	1,179	706	59.9	22	75	609	51.7
III	2,245	678	30.2	17	118	543	24.2
Total	3,683	1,643	44.6	42	198	1,403	38.1

¹ The selection of carriers for the sample is based on reports of the previous year's operations. This information may be incorrect at the time the data collection takes place. (e.g. firm went out of business). – La sélection des entreprises pour la base de sondage est fondée sur des rapports décrivant les activités de l'année précédente. Les données peuvent être incorrectes au moment de la collecte des données (par exemple, l'entreprise peut avoir cessé ses activités).

² Represents firms whose shipping documents were not available for sampling. – Représente les entreprises dont les documents d'expédition ne sont pas disponibles aux fins de l'échantillonnage.

Once all necessary information for the survey was collected, edits and imputations were performed. A complete description of the rather complex procedures applied to the survey data is available upon request from the Transportation Division.

The **quality** of the estimates produced from the survey data was affected by a number of factors. Since the estimates were derived from a sample, they were subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of error.

Whenever only a sample of a population has been enumerated, rather than the entire population, **sampling error** occurs. The estimates derived from the survey are likely to differ from the results of a census taken under the same general conditions. Sampling errors depend on factors such as sample size, variability in the population surveyed, sample design and estimation methods.

Non-sampling error may occur regardless of the method used to obtain the data. Some examples of non-sampling errors which might affect the results of the For-hire Trucking Survey are:

Coverage errors: these arise if the survey frame inadequately covers the target population. For example, a carrier which earns \$100,000 or more from domestic intercity trucking for the first time in 1987 and reports this to the Motor Carriers of Freight and Household Goods Survey will not be included in the For-hire Trucking Survey until its 1988 survey.

Response error: This occurs when information supplied by a respondent is incorrect or misleading. For example, shipping documents used in this survey may have contained errors or the transcriber may have misinterpreted the information.

Coding error: This may occur whenever coding of any type is performed. In this survey, both names of places and names of commodities were coded. If a record was subject to more than one interpretation, a judgement was made which may have been logical, but incorrect. Coding errors are minimized by using automated coding utilizing standard commodity and municipality libraries.

The **averages** published in the For-hire Trucking section of this publication are shipment-based averages: each represents, for each cell or domain of interest, an average of the ratios calculated from the estimates of specific variables for each shipment. The result differs considerably from an overall average based on the estimated variables for the domain. The method which has been chosen yields statistics which are averages per shipment.

$$\text{Average revenue per tonne} = \frac{\text{estimates of revenue per tonne}}{\text{estimate of the number of shipments}}$$

$$\text{Average revenue per tonne-kilometre} = \frac{\text{estimates of revenue per tonne-kilometre}}{\text{estimate of the number of shipments}}$$

$$\text{Average length of haul} = \frac{\text{estimates of kilometre}}{\text{estimate of the number of shipments}}$$

Après avoir recueilli toutes les données nécessaires à l'enquête, on a procédé aux vérifications et aux imputations. Le lecteur peut communiquer avec la Division des transports pour se procurer une description détaillée des procédures plutôt complexes appliquées aux données d'enquête.

La **qualité** des estimations produites à partir des données d'enquête dépend d'un certain nombre de facteurs. Étant donné que les estimations ont été calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent comporter aussi bien une erreur d'échantillonnage qu'une erreur d'observation. La qualité des estimations produites est fonction de l'effet combiné de ces types d'erreur.

L'**erreur d'échantillonnage** vient du fait que seul un échantillon de l'univers des expéditions a été recensé plutôt que l'univers au complet. Les estimations ainsi obtenues diffèrent vraisemblablement des résultats d'un recensement qui serait mené dans les mêmes conditions. Les erreurs d'échantillonnage dépendent de facteurs comme la taille de l'échantillon, la variabilité de l'univers, le plan d'échantillonnage et les méthodes d'estimation.

Une **erreur d'observation** est possible, quelle que soit la méthode de collecte des données. Quelques exemples d'erreurs d'observation pouvant influencer sur les résultats de l'enquête sur le transport de marchandises pour compte d'autrui sont énumérés ci-après:

Erreur de couverture: Se produit lorsque la base de sondage couvre imparfaitement la population cible. Par exemple, un transporteur qui tire \$100,000 ou plus du transport interurbain intérieur pour la première fois en 1987 et qui le déclare à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement ne fera pas partie de l'enquête sur le transport de marchandises pour compte d'autrui avant 1988.

Erreur de réponse: Survient lorsque le déclarant fournit des réponses incorrectes ou trompeuses. Par exemple, il se peut que les documents d'expédition utilisés dans la présente enquête contiennent des erreurs ou que le transcripteur ait mal interprété les renseignements relevés.

Erreur de codage: Peut survenir lorsqu'il faut procéder à tout genre de codage. Dans la présente enquête, les noms de lieux géographiques et les noms de produits sont codés. Dans les cas où une observation pouvait se prêter à plusieurs interprétations, une décision a été prise. Le choix a pu être logique, mais erroné. Le codage automatisé fait au moyen de bibliothèques uniformisées permet de minimiser les erreurs de codage des produits et des municipalités.

Les **moyennes** publiées dans la section portant sur le camionnage pour compte d'autrui sont des moyennes fondées sur les expéditions: chaque moyenne représente, pour chaque case ou domaine d'intérêt, la moyenne des ratios calculés à partir des estimations de certaines variables de chaque expédition. Le résultat varie considérablement de la moyenne globale fondée sur les variables estimées pour le domaine. La méthode choisie donne des statistiques correspondant à des moyennes par expédition.

$$\text{Recettes moyennes par tonne} = \frac{\text{estimations des recettes par tonne}}{\text{estimation du nombre d'expéditions}}$$

$$\text{Recettes moyennes par tonne-kilomètre} = \frac{\text{estimations des recettes par tonne-kilomètre}}{\text{estimation du nombre d'expéditions}}$$

$$\text{Longueur moyenne des voyages} = \frac{\text{estimations des kilomètres}}{\text{estimation du nombre d'expéditions}}$$

$$\begin{array}{r} \text{Average shipment weight} = \\ \hline \text{estimates of weight} \\ \hline \text{estimate of the number of shipments} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} \text{Average shipment revenue} = \\ \hline \text{estimates of revenue} \\ \hline \text{estimate of the number of shipments} \end{array}$$

The preceding description of the For-hire Trucking Survey provides basic information about the survey. However, as for any survey utilizing two phases of sampling, the procedures are quite complex when examined in detail. Users who require more information about confidence intervals, coefficients of variation, and so forth, can obtain this information upon request from the Transportation Division.

PRIVATE TRUCKING SURVEY

Private trucking is an integral and inseparable part of the totality of the trucking industry in Canada. The **objectives** of the Private Trucking Survey were twofold: to obtain information about the size, structure and economic performance of private truckers (**industry structure survey**); and to obtain estimates for intercity commodity movements (**industry activity survey**).

The **survey universe** ideally would include all private truckers, but for budgetary and practical considerations was restricted to those who operated fifteen or more commercial vehicles (including trucks, road tractors and trailers). The **survey frame** was developed using provincial motor vehicle registration files and **excluded** fire trucks, ambulances, police vehicles and military vehicles.

The tabulations which are presented in the section "Private Trucking - Industry Structure" include 2,320 firms that carried freight, provided trucking-related statistics and used dedicated drivers (on payroll), leased drivers or broker operators.

The tabulations which are presented in the section "Private Trucking - Industry Activity", cover the 672 firms which **carried freight, were involved in intercity trucking, had operating expenses of more than \$500,000 and were involved in manufacturing, trade, agriculture, forestry, fishing and trapping, mining or construction activities**. These 672 firms are also included in data presented in "Private Trucking-Industry Activity".

Users should be aware of the following factors which may affect the quality of the data:

The survey frame was created for each province and territory independently. Those private truckers whose registration address was out-of-province / territory were excluded in developing the survey frame for a province or territory. In addition, updated registration files were not available for the territories, so the 1980 survey frame was used. These two factors contributed to an **underestimation** of private trucking activity.

$$\begin{array}{r} \text{Poids moyen des expéditions} = \\ \hline \text{estimations du poids} \\ \hline \text{estimation du nombre d'expéditions} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} \text{Recettes moyennes des expéditions} = \\ \hline \text{estimations des recettes} \\ \hline \text{estimation du nombre d'expéditions} \end{array}$$

La description précédente de l'enquête sur le transport de marchandises pour compte d'autrui donne des renseignements de base. Toutefois, comme pour toutes les enquêtes utilisant deux degrés d'échantillonnage, si on étudie en détail les procédures, on découvre qu'elles sont assez complexes. Les utilisateurs qui désirent de plus amples renseignements sur les intervalles de confiance, les coefficients de variations, et ainsi de suite, peuvent en faire la demande auprès de la Division des transports.

ENQUÊTE SUR LE CAMIONNAGE POUR COMPTE PROPRE

Le camionnage pour compte propre fait partie intégrante de l'industrie globale du camionnage. L'enquête sur le camionnage pour compte propre vise deux **objectifs**: obtenir des renseignements sur la taille, la structure et le rendement économique des transporteurs pour compte propre (**la structure de l'industrie**) et établir des estimations du transport interurbain intérieur (**enquête sur l'activité de l'industrie**).

L'**univers de l'enquête** est idéalement constitué de tous les transporteurs pour compte propre, mais pour des raisons économiques et pratiques, il se limite aux transporteurs qui exploitent quinze véhicules utilitaires ou plus (y compris les camions, les tracteurs routiers et les remorques). La **base de sondage** a été élaborée au moyen des registres provinciaux d'immatriculation des véhicules automobiles et **excluait** les camions d'incendie, les ambulances, les voitures de police et les véhicules militaires.

Les totalisations présentées à la section "Camionnage pour compte propre - Structure de l'industrie" tiennent compte de 2,320 entreprises de camionnage, fournissent des statistiques relatives au camionnage et décrivent la situation des chauffeurs inscrits sur la liste de paie des entreprises, des chauffeurs loués et des chauffeurs contractants.

Les totalisations de la section "Camionnage pour compte propre-Activité de l'industrie" englobent 672 **transporteurs interurbains de marchandises, dont les frais d'exploitation étaient supérieurs à \$500,000 et qui collaboraient aux activités des secteurs suivants: la fabrication, le commerce, l'agri-culture, la foresterie, la pêche et le piégeage, l'exploitation minière et la construction**. Ces 672 transporteurs sont aussi inclus dans les données présentées dans la section "Camionnage pour compte propre-Activité de l'industrie".

Les utilisateurs doivent tenir compte des facteurs suivants qui influent sur la qualité des données:

La base de sondage pour chaque province et territoire a été créée séparément. Ainsi, la base de sondage d'une province ou d'un territoire excluait les camionneurs pour compte propre dont le lieu d'émission des plaques était situé à l'extérieur de la province ou du territoire en question. De plus, comme il n'y avait pas de dossiers d'immatriculation à jour pour les territoires, il a fallu utiliser la base de sondage de 1980. Ces deux facteurs ont entraîné une **sous-estimation** de l'activité du camionnage pour compte propre.

Because some companies submitted consolidated reports for their operations, some of the provincial or territorial data are **underestimated** while others are **overestimated**.

Private carriers using leased vehicles exclusively were excluded from the survey. It is believed that this introduced a **significant underestimation** of the size of the private trucking industry. These carriers were excluded from the survey because the motor vehicle registration tapes used for developing the survey universe did not contain the information required to identify them.

Some of the corporate head office expenses could not be allocated to the trucking operations for some companies. This resulted in an **underestimation** of the total operating expenses.

Some carriers domiciled in the United States could not provide separate statistics for their Canadian trucking operations. These were **excluded** from the tabulations.

Users requiring more information about the Private Trucking Survey may obtain further details upon request from the Transportation Division.

Comme certaines entreprises ont remis des rapports combinés sur leurs activités, quelques données provinciales ou territoriales ont été **sous-estimées**, tandis que d'autres ont été **surestimées**.

L'enquête n'a pas tenu compte des transporteurs pour compte propre n'utilisant que des véhicules loués. On estime que cette exclusion a entraîné une **importante sous-estimation** de la taille du secteur du camionnage pour compte propre. Ces transporteurs ont été exclus de l'enquête parce qu'ils ne pouvaient être identifiés à partir des bandes d'immatriculation des véhicules automobiles utilisées pour élaborer l'univers de l'enquête.

Dans quelques entreprises, certaines dépenses générales du siège social n'ont pu être attribuées aux activités de camionnage, ce qui a contribué à la **sous-estimation** des dépenses d'exploitation totales.

Certains transporteurs domiciliés aux États-Unis n'ont pu fournir de statistiques distinctes pour les activités qu'elles ont menées au Canada. Ces transporteurs ont donc été **exclus** des totalisations.

Les utilisateurs peuvent obtenir d'autres renseignements relatifs à l'enquête sur le camionnage pour compte propre en communiquant avec la Division des transports.

Glossary

Asset Turnover. A measure of profitability obtained by dividing total operating revenue by total assets.

Bill of lading. A contract setting out the details for transporting goods from a consignor (shipper) to a consignee (receiver). The bill of lading usually contains a description of the goods, the origin and destination, the weight and the transportation charges.

Broker operators (or lessor operators). Broker operators, by means of owned or leased vehicles, haul trailers or other equipment for a carrier.

Business Register Master File. It is a centrally maintained list of businesses in Canada. Each name on the list is given a unique identification number and classified according to the Statistics Canada standard classification of industries.

Carrier. For the purpose of this publication a carrier undertakes the movement of commodities by road transport.

Class I. Carriers which earned gross annual domestic intercity revenues of \$3 million or more in 1984. (Applies to the For-hire Trucking Survey only).

Class II. Carriers which earned gross annual domestic intercity revenues from \$350,000 to \$2,999,999 in 1984. (Applies to the For-hire Trucking Survey only).

Class III. Carriers which earned gross annual domestic intercity revenues from \$100,000 to \$349,999 in 1984. (Applies to the For-hire Trucking Survey only).

Commodity. The description of the merchandise as recorded on the carrier's shipping document. This information is encoded according to the Standard Commodity Classification at the three-digit level of detail and survey estimates are published using the commodity descriptions associated with these codes.

Compensation. Total compensation reflects the gross amount earned and is comprised of wages and salaries and supplementary labour income.

Supplementary labour income, which is defined as payments made by employers for the future benefit of the employees, consists of employers' contributions to employee welfare and pension funds, workmen's compensation funds and unemployment insurance.

Current ratio. A measure of liquidity obtained by dividing current assets by current liabilities. This ratio is used to show the ability to pay current debts from current assets.

Debt ratio. The percentage of capital provided by creditors. This ratio is used as a measure of solvency and is obtained by dividing total liabilities by total liabilities plus owner's equity.

Debt-equity ratio. A measure of solvency calculated by dividing total liabilities by owner's equity.

Destination. The point to which goods were delivered by the final carrier (carrier in this context includes piggyback).

Domestic shipment. Shipment whose origin and destination are in Canada.

Equity ratio. The percentage of capital provided by shareholders. This ratio is used as a measure of solvency and is obtained by dividing owner's equity by total liabilities plus owner's equity.

Establishment. An establishment is defined as the smallest unit that is a separate operating entity capable of reporting all elements of basic industrial statistics.

Fiscal year (Motor Carriers of Freight Survey and Private Trucking Survey). The fiscal year of a carrier ending any time between April 1, 1984 and March 31, 1985.

Fiscal year (For-hire Trucking Survey). The calendar year from January 1st to December 31st, immediately prior to the year in which the data are collected.

For-hire carrier. Any carrier which, for compensation, undertakes the transport of goods.

Gross annual operating revenues. Gross annual operating revenues include revenues pertaining to the Motor Carriers of Freight or Household Goods Moving operations only. These correspond to the total amount billed by the carrier and include revenues earned by other carriers in the case of interline shipments.

Industry activity statistics. Statistics which describe the output of the industry in such terms as tonnes, tonne-kilometres, vehicle kilometres travelled, commodities transported from point to point.

Industry served. This term applies to private trucking and refers to the principal activity of the owner.

Industry structure statistics. Statistics which describe the size, performance and economic health of the industry, such as revenues, expenses, balance sheets, equipment operated, employment. These are also referred to as input variables.

Intercity motor carriers. Those for-hire carriers whose predominant portion of revenue was earned on shipments moved more than 24 km on public roads, and those private carriers whose predominant number of trips were more than 24 km in distance on public roads.

Intercity shipment. A shipment transported a greater distance than 24 km. Data transcribed for shipments with an assigned origin-destination distance of 24 km or less are not included in survey estimates.

Interline shipments. The movement of a consignment by an initiating carrier to an intermediate point. From this point a subsequent carrier moves the consignment to another point which may be an intermediate point or the destination.

International motor carrier. A for-hire or private carrier that operates in Canada and in the United States.

Interprovincial motor carrier. A for-hire or private carrier that operates in more than one province or territory.

Invoice. A bill which requests payment from a customer for transportation services rendered. It may contain the origin, destination, description of the goods transported and the amount charged for the transportation service.

Less than truckload. A shipment or shipments which weigh less than 10 000 kg.

Leverage. The extent to which the firm has been financed by debt.

Local motor carriers. Those for-hire carriers whose predominant portion of revenue was earned on shipments moved 24 km or less on public roads, and those private carriers whose predominant number of trips were 24 km or less on public roads.

Off-highway motor carriers. Those for-hire carriers whose predominant portion of revenue was earned on shipments moved on private roads, and not on public highways, and those private carriers whose predominant number of trips were on private roads and not on public highways.

Operating ratio. The operating ratio is the proportion of total operating revenues absorbed by total operating expenses.

Origin. The point at which goods were received by the initial road carrier. Road carrier in this context includes piggyback.

Pool car operators. Those operators which are engaged in consolidation or arranging shipments for rail transport.

Private carriers. Owners/operators of motor vehicles carrying their own freight. Their principal function is to provide logistical support service to the proprietary owner.

Probill. A document which is made by the trucking company from the bill of lading. It is a company control document describing the handling of a shipment of goods and usually contains information on origin, destination, commodity description, weight (or other measurement), rate, revenue and interlining. A probill is sometimes referred to as a waybill.

Profit margin. Indicates the profit margin earned per revenue dollar. It is obtained by dividing net income by operating revenue.

Province or territory of domicile. The province or territory where the head office of the carrier is located.

Response rate. The ratio of the number of questionnaires received to the number of questionnaires mailed.

Return on equity. A measure of profitability calculated by dividing net income by equity capital. This is the return accruing to shareholders on their contributed capital.

Return on investments. Measure of profitability calculated by dividing earnings before interest and taxes by total assets. It shows the efficiency with which total assets are used in a business operation.

Revenue Class 1. Carriers which earned gross annual operating revenues of \$2 million or more in 1984 (Applies to the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey only).

Revenue Class 2. Carriers which earned gross annual operating revenues from \$500,000 to \$1,999,999 in 1984 (Applies to the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey only).

Revenue Class 3. Carriers which earned gross annual operating revenues from \$100,000 to \$499,999 in 1984 (Applies to the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey only).

Salaries and wages. Total compensation minus supplementary labour income.

Sampling. A procedure used to draw a part of a group for examination. Rather than examining an entire group referred to as the population or universe, one may examine a part of the group called a "sample".

Shipment (For-hire Trucking Survey). A quantity of merchandise transported by a for-hire carrier from one person or organization (consignor or shipper) to another person or organization (consignee or receiver).

Shipping document. Any document recording the transportation of goods by carrier, which can be sampled. A probill (waybill), bill of lading, load manifest, trip report, invoice, or the individual records of a summary sheet or tape are considered to be shipping documents.

Tonne-kilometre. An expression of weight (mass) multiplied by distance from origin to destination for each shipment. This is the standard output measure of the trucking industry.

Trip. This is the reporting unit for the industry activity portion of the Trucking Activity Survey (private trucking). Trips are reported from a point of origin to the point of final route destination.

Trip report. A statement giving details of at least one trip of a transport vehicle detailing the origin, destination, commodity, weight (or other measurement), rate, revenue and interlining. It may include both inbound and outbound journeys.

Truck rental firms. Licensed or unlicensed trucking firms which rent or lease their equipment either to other trucking firms or to the shipper directly. The shipper or other trucking firm is responsible for the commodities carried.

Truckload. A shipment or shipments which weigh more than 10 000 kg.

Waybill. See Probill.

Weight (mass). An expression of the weight of goods shipped as noted on the shipping document. Liquids, gases, pieces and other items not charged for on a weight basis are assigned weights from a conversion table.

Working capital ratio. See current ratio.

Glossaire

Bordereau d'envoi. Document produit par l'entreprise de transport routier à partir de la lettre de transport. Il s'agit d'une méthode interne de contrôle de l'entreprise précisant de quelle manière un envoi de marchandises a été effectué. On y trouve habituellement les renseignements suivants: origine, destination, description de la marchandise, poids ou autres mesures, tarif, recettes et opérations de transfert. Parfois désigné par l'expression lettre de voiture.

Catégorie I. Transporteurs ayant tiré du transport interurbain intérieur des recettes annuelles brutes de \$3 millions ou plus en 1984. (Ne s'applique qu'à l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination).

Catégorie II. Transporteurs ayant tiré du transport interurbain intérieur des recettes annuelles brutes de \$350,000 à \$2,999,999 en 1984. (Ne s'applique qu'à l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination).

Catégorie III. Transporteurs ayant tiré du transport interurbain intérieur des recettes annuelles brutes de \$100,000 à \$349,999 en 1984. (Ne s'applique qu'à l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination).

Catégorie de recettes 1. Établissements dont les recettes totales annuelles brutes d'exploitation se sont élevées à \$2 millions ou plus en 1984 (Ne s'applique qu'à Entreprises de camionnage et de déménagement).

Catégorie de recettes 2. Établissements dont les recettes totales annuelles brutes d'exploitation se sont situées entre \$500,000 et \$1,999,999 en 1984 (Ne s'applique qu'à Entreprises de camionnage et de déménagement).

Catégorie de recettes 3. Établissements dont les recettes totales annuelles brutes d'exploitation se sont situées entre \$100,000 et \$499,999 en 1984 (Ne s'applique qu'à Entreprises de camionnage et de déménagement).

Charge complète. Expédition ou expéditions dont le poids est supérieur à 10,000 kg.

Charge partielle. Expédition ou expéditions dont le poids est inférieur à 10,000 kg.

Chauffeurs contractants. Les chauffeurs contractants tirent, au moyen de véhicules qu'ils possèdent ou qu'ils louent, des remorques et autres matériel semblable appartenant à des transporteurs.

Coefficient de liquidité générale. Mesure de liquidité obtenue en divisant l'actif à court terme par le passif à court terme. Le coefficient est utilisé pour montrer la capacité de payer les dettes à court terme à partir de l'actif à court terme.

Destination. Lieu de livraison des marchandises par le dernier transporteur routier (dans ce contexte, le transport routier comprend le transport rail-route).

Document d'expédition. Tout document ayant trait au transport de marchandises par un transporteur routier et qui peut être échantillonné. Un bordereau d'envoi (lettre de voiture), une lettre de transport, un manifeste, une feuille de route, une facture ou les renseignements contenus dans un récapitulatif ou sur un ruban magnétique sont considérés comme des documents d'expédition.

Effet de levier. L'effet de l'endettement d'une entreprise.

Entreprises de location de camions. Entreprises de location ou de location à bail, régies ou non, louant des camions à des entreprises de transport de marchandises ou directement aux expéditeurs. L'expéditeur ou l'entreprise de transport de marchandises est responsable des marchandises transportées.

Etablissement. Un établissement est la plus petite unité déclarante constituant une unité d'exploitation séparée, en mesure de déclarer tous les éléments de base de la statistique de cette industrie.

Exercice financier (Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et enquête sur les transporteurs pour compte propre). L'exercice financier d'un transporteur se terminant entre le 1^{er} avril 1984 et le 31 mars 1985.

Exercice financier (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui). L'année civile, du 1^{er} janvier au 31 décembre, précédant immédiatement l'année pendant laquelle les données ont été recueillies.

Expédition (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui). Quantité de marchandises transportées par un transporteur pour compte d'autrui et envoyées par une personne ou par un organisme (désigné sous le nom de consignateur ou d'expéditeur) à une autre personne ou organisme (désigné sous le nom de consignataire ou de destinaire).

Expédition interne. Expédition dont les points d'origine et de destination sont situés au Canada.

Expédition interurbaine. Expédition effectuée sur une distance supérieure à 24 km. Les données consignées pour les expéditions dont la distance entre l'origine et la destination est de 24 kilomètres ou moins ne sont pas incluses dans les estimations de l'enquête.

Facture. Note adressée à un client pour lui demander de payer des services assurés par une entreprise de transport. Elle peut contenir l'origine, la destination, la description des marchandises et le montant exigé pour le service de transport.

Feuille de route. Déclaration où figurent des détails concernant au moins l'un des trajets effectués par un véhicule de transport et indiquant l'origine, la destination, la marchandise, le poids ou autres mesures, le tarif, les recettes et les opérations de transport. Elle peut mentionner des trajets à l'arrivée aussi bien qu'au départ.

Fichier principal de registre des entreprises. Il s'agit d'une liste centrale des entreprises au Canada. Chaque nom de la liste porte un numéro d'identification unique et il est répertorié selon la Classification type des industries de Statistique Canada.

Groupeurs de marchandises. Exploitants s'occupant de centraliser ou de préparer des expéditions par transport ferroviaire.

Lettre de transport. Contrat exposant les conditions du transport des marchandises du consignateur (expéditeur) jusqu'au consignataire (destinaire). En général, une lettre de transport comprendra la description des marchandises, leur origine et leur destination, leur poids et les frais de transport.

Lettre de voiture. voir bordereau d'envoi.

Marchandises. Description de la marchandise telle qu'elle figure sur le document d'expédition du transporteur. Ces renseignements sont codés d'après la Classification type des produits au niveau de détail à trois chiffres et les estimations de l'enquête sont publiées en regard des descriptions des marchandises liées à ces codes.

Marge de profit. Indique la marge de profit enregistré par dollar de recettes. Elle est obtenu en divisant les recettes nettes par les recettes d'exploitation.

Origine. Point où le premier transporteur routier reçoit les marchandises. Dans ce contexte, le transport routier comprend le transport rail-route.

Poids (masse). Expression du poids des biens expédiés figurant sur le document d'expédition. Les liquides, les gaz, certaines pièces et autres articles qui ne sont pas facturés d'après le poids se voient attribuer un poids établi grâce à une table de conversion.

Province ou territoire de domicile. Province ou territoire où se situe le siège social du transporteur.

Ratio d'autonomie financière. Proportion des capitaux fournis par les créanciers. Le ratio est utilisé comme mesure de solvabilité et est obtenu en divisant le passif par le total du passif plus les capitaux propres.

Ratio d'endettement. Mesure de solvabilité calculée en divisant le passif total par les capitaux propres.

Ratio des capitaux propres. Proportion des capitaux fournis par les actionnaires. Le ratio est utilisé comme mesure de solvabilité et est obtenu en divisant les capitaux propres par le total du passif plus les capitaux propres.

Ratio d'exploitation. Le ratio d'exploitation est la proportion des recettes totales d'exploitation qui ont été absorbées par les dépenses totales d'exploitation.

Ratio du fonds de roulement. voir le coefficient de liquidité général.

Recettes annuelles brutes d'exploitation. Les recettes brutes d'exploitation englobent uniquement les recettes relatives au transport routier de marchandises pour compte d'autrui ou au déménagement de biens ménagers. Elles comprennent les montants totaux facturés par le transporteur, y compris la part de recettes prévue pour les autres transporteurs dans le cas de liaisons intertransporteur.

Rémunération. La rémunération totale correspond au revenu brut et comprend les salaires et traitements ainsi que le revenu supplémentaire du travail. Le revenu supplémentaire du travail (paiements faits par l'employeur pour l'avantage futur de ses salariés) comprend les cotisations des employeurs aux caisses de retraite et aux régimes de prévoyance des salariés, aux caisses d'indemnisation des accidentés, et à l'assurance-chômage.

Rendement de l'avoir. Mesure de rentabilité calculée en divisant les recettes nettes par les capitaux propres. Il s'agit du rendement revenant aux actionnaires en fonction des capitaux contribués.

Rendement des investissements. Mesure de rentabilité calculée en divisant les gains avant intérêts et impôts par l'actif total. Elle indique l'utilisation efficace de l'actif total par l'entreprise.

Rotation des capitaux. Mesure de rentabilité calculée en divisant les recettes d'exploitation par l'actif total.

Salaires et traitements. Rémunération totale moins le revenu du travail supplémentaire.

Secteurs desservis. Ce terme s'applique aux entreprises de camionnage pour compte propre et correspond à la principale activité du propriétaire.

Sondage. Méthode utilisée pour prélever au hasard une partie d'un groupe à des fins d'études. Plutôt que d'étudier le groupe tout entier, on peut étudier une partie du groupe appelée "échantillon".

Statistiques de l'activité de l'industrie. Statistiques décrivant la production de l'industrie en fonction des tonnes, des tonnes-kilomètres, des kilomètres-véhicules et des produits transportés d'un point à l'autre.

Statistiques de la structure de l'industrie. Statistiques décrivant la taille, le rendement et la situation financière de l'industrie, selon les recettes, les dépenses, les bilans, le matériel exploité et la main-d'œuvre. Ces valeurs sont également appelées variables d'entrée.

Taux de réponse. Ratio du nombre de questionnaires reçus au nombre de questionnaires mis à la poste.

Tonne-kilomètre. Expression du poids (masse) multiplié par la distance entre l'origine et la destination de chaque expédition. Il s'agit de la mesure normalisée de rendement utilisée pour l'industrie du camionnage.

Transferts. (Liaisons intertransporteurs) Marchandises transportées par un premier transporteur vers un point intermédiaire. À partir de ce point, un autre transporteur transporte les marchandises vers un autre point qui peut être un point intermédiaire ou la destination finale.

Transporteur. Aux fins de la présente publication, un transporteur est responsable du transport routier de marchandises.

Transporteur à forfait. Transporteur qui s'engage, moyennant rétribution, à transporter des biens d'un consignateur ou d'un nombre limité de consignateurs au moyen d'un véhicule motorisé.

Transporteurs routiers pour compte d'autrui. Transporteurs qui, moyennant rétribution, assument le transport de marchandises.

Transporteurs routiers pour compte propre. Propriétaires et exploitants d'unités motorisées transportant leurs propres marchandises. Leur principale fonction est d'offrir un service de soutien logistique au propriétaire.

Transporteurs routiers circulant hors des routes publiques. Transporteurs pour compte d'autrui tirant principalement leurs recettes du transport de marchandises sur les chemins privés et non sur les routes publiques et transporteurs pour compte d'autrui effectuant principalement des voyages sur les chemins privés et non sur les routes publiques.

Transporteur routier international. Transporteur pour compte d'autrui ou pour compte propre qui circule au Canada et aux États-Unis.

Transporteur routier interprovincial. Transporteur pour compte d'autrui ou pour compte propre qui circule dans plus d'une province ou territoire.

Transporteurs routiers interurbains. Transporteurs pour compte d'autrui tirant principalement leurs recettes du transport de marchandises sur une distance supérieure à 24 km sur les routes publiques et transporteurs pour compte d'autrui effectuant principalement des voyages d'une distance supérieure à 24 km sur les routes publiques.

Transporteurs routiers locaux. Transporteurs pour compte d'autrui tirant principalement leurs recettes du transport de marchandises sur une distance égale ou inférieure à 24 km sur les routes publiques et transporteurs pour compte d'autrui effectuant principalement des voyages d'une distance égale ou inférieure à 24 km sur les routes publiques.

Voyage. Il s'agit de l'unité déclarante pour la partie de l'activité de l'industrie couverte par l'enquête sur le camionnage (pour compte propre). Les voyages sont déclarés à partir de leur point d'origine jusqu'au point de destination finale.

INDEX – Chapters 1-5

- Balance sheet, for-hire trucking, 45
 - Broker operators, for-hire trucking, 16, 45, 51, 57
 - Broker operators, private trucking, 16, 138, 142, 143, 156
 - Census Metropolitan Areas, for-hire trucking, 102
 - Commodities carried, for-hire trucking, 25, 29, 78, 79, 117, 120, 122, 126, 130
 - by revenues, 78, 79
 - by shipments, 78, 79
 - by tonnage, 78, 79
 - by tonne-kilometres, 78, 79
 - by weight group, 100, 102, 112
 - Commodities carried, private trucking, 157
 - by tonnage, 78, 157
 - by tonne-kilometres, 78, 157
 - Compensation see Wages
 - Distance travelled, for-hire trucking, 19, 24, 59, 112
 - Distance travelled, private trucking, 19, 24, 142, 143, 151, 154, 156
 - Domicile of firms, for-hire trucking, 20, 25, 26, 42, 43
 - Domicile of firms, private trucking, 20, 145
 - Employment, for-hire trucking, 18, 51
 - Employment, private trucking, 18, 143, 145
 - Equipment operated, for-hire trucking, 19, 57
 - Equipment operated, private trucking, 19, 151
 - For-hire trucking, definition, 14
 - For-hire trucking Survey, 14, 139
 - Fuel, for-hire trucking, 61
 - Fuel, private trucking, 142, 143, 150
 - Income statement, for-hire trucking, 38
 - Intercity carriers, for-hire trucking, 32
 - Intercity carriers, private trucking, 142, 143, 144
 - International carriers, for-hire trucking, 36
 - International traffic, private trucking, 157
 - Interprovincial carriers, for-hire trucking, 34, 51
 - Interprovincial traffic, for-hire trucking, 76, 77
 - Interprovincial traffic, private trucking, 160
 - Intraprovincial traffic, for-hire trucking, 70, 77
 - Intraprovincial traffic, private trucking, 156, 157, 160
 - Leased vehicles, for-hire trucking, 56, 57
 - Leased vehicles, private trucking, 139
 - Less than truckload traffic, for-hire trucking, 100
 - Local carriers, for-hire trucking, 30
 - Local carriers, private trucking, 142, 143
 - Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey, 13, 25, 63, 69
 - Number of firms, for-hire trucking, 20, 25, 26
 - Number of firms, private trucking, 20, 139
 - Off-highway carriers, for-hire trucking, 30
 - Operating expenses, for-hire trucking, 16, 42, 43, 44, 64, 66
 - Operating expenses, private trucking, 16, 139, 140, 142, 143, 145, 146, 147
 - Operating ratio, for-hire trucking, 42, 43
 - Piggyback services, for-hire trucking, 45
 - Piggyback services, private trucking, 144
 - Private trucking, definition, 14
 - Private Trucking Survey, 13, 139
 - Purchased transportation, for-hire trucking, 45
 - Ratios revenue per shipment, 70, 76, 112, 113
 - revenue per tonne, 70, 76, 112, 113
 - revenue per tonne-kilometre, 80, 82, 84
 - weight per shipment, 70, 76, 112, 113
 - Revenue generated per power unit, for-hire trucking, 57
 - Revenue per shipment, for-hire trucking, 70, 76, 112, 113
 - Revenue per tonne, for-hire trucking, 70, 76, 112, 113
 - Revenues, for-hire trucking, 42, 70, 76, 77
 - by commodities carried, 78, 79
 - by destination, 111
 - by distance groups, 112, 113
 - by origin, 70, 77, 102
 - by weight group, 102, 114
 - international, 51
 - interprovincial, 51
 - intraprovincial, 51
- Salaries see Wages
- Shipments, for-hire trucking, 70, 76
 - by commodities carried, 78, 79
 - by commodity, 78
 - by destination, 102
 - by origin, 77, 102
 - by weight group, 102, 108
 - Size of firm, private trucking, by operating expenses, 142, 145
 - Tonnage carried, for-hire trucking, 22, 70, 76
 - by commodities carried, 78
 - by destination, 111
 - by distance groups, 112, 113
 - by origin, 22
 - by weight group, 108, 114
 - Tonne-kilometres, for hire trucking, by commodities carried, 78, 79
 - by destination, 102
 - by origin, 77, 102
 - by weight group, 108
 - Tractors, private trucking, 139, 142, 143
 - Traffic by commodity, for-hire trucking, 108
 - Traffic by weight group, for-hire trucking, 102
 - Trailers, private trucking, 139, 142, 143
 - Trucking OriginDestination Survey see For-hire Trucking Survey
 - Truckload traffic, for-hire trucking, 100
 - Trucks, straight, private trucking, 139, 142, 143
 - Wages, for-hire trucking, 51
 - Wages, private trucking, 139, 142, 143, 145
 - Weight per shipment, for-hire trucking, 70, 76, 100, 102, 113

- Achat de services de transport, camionnage pour compte d'autrui, 45
- Bilan, camionnage pour compte d'autrui, 45
- Camionnage pour compte d'autrui, définition, 14
- Camionnage pour compte propre, définition, 14
- Carburant, camionnage pour compte d'autrui, 61
- Carburant, camionnage pour compte propre, 142, 143, 150
- Chauffeurs contractants, camionnage pour compte d'autrui, 16, 45, 51, 61
- Chauffeurs contractants, camionnage pour compte propre, 16, 138, 142, 143, 156
- Dépenses d'exploitation, camionnage pour compte d'autrui, 16, 42, 43, 44, 64, 66
- Dépenses d'exploitation, camionnage pour compte propre, 16, 139, 140, 142, 143, 145, 146, 147
- Distance parcourue, camionnage pour compte d'autrui, 19, 24, 59, 112
- Distance parcourue, camionnage pour compte propre, 19, 24, 142, 143, 151, 154, 156
- Domicile des entreprises, camionnage pour compte d'autrui, 20, 25, 26, 42, 43
- Domicile des entreprises, camionnage pour compte propre, 20, 145
- Emploi, camionnage pour compte d'autrui, 18, 51
- Emploi, camionnage pour compte propre, 18, 143, 145
- Enquête sur le camionnage pour compte propre, 13, 139
- Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, 14, 139
- Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement, 13, 25, 63, 69
- Enquêtes sur le camionnage (origine destination) voir Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, 14, 139
- Expéditions, camionnage pour compte d'autrui, 70, 76
 - par marchandises transportées, 78, 79
 - par produit, 78
 - selon la destination, 102
 - selon la provenance, 77, 102
 - selon le poids, 102, 108
- Marchandises transportées, camionnage pour compte d'autrui, 25, 29, 78, 79, 117, 120, 122, 126, 130
 - selon le poids, 100, 102
 - selon les expéditions effectuées, 78, 79
 - selon les recettes enregistrées, 78, 79
 - selon les tonnes-kilomètres transportées, 78, 79
 - selon les tonnes transportées, 78, 79
- Marchandises transportées, camionnage pour compte propre, 157
 - selon les tonnes-kilomètres transportées, 157
 - selon les tonnes transportées, 157
- Matériel exploité, pour compte d'autrui, 19, 57
- Matériel exploité, pour compte propre, 19, 151
- Mouvements en charge complète, camionnage pour compte d'autrui, 100
- Mouvements en charge partielle, camionnage pour compte d'autrui, 100
- Nombre d'entreprises, camionnage pour compte d'autrui, 20, 25, 26
- Nombre d'entreprises, camionnage pour compte propre, 20, 139
- Poids par livraison, camionnage pour compte d'autrui, 70, 76, 100, 102, 113
- Ratio d'exploitation, camionnage pour compte d'autrui, 42, 43
- Ratios des recettes par livraison, 70, 76, 112, 113
- Ratios des recettes par tonne, 70, 76, 112, 113
- Ratios des recettes par tonne-kilomètre, 80, 82, 84
- Ratios poids par livraison, 70, 76, 112, 113
- Recettes, camionnage pour compte d'autrui, 42, 70, 76, 77
 - par marchandises transportées, 78, 79
 - selon la destination, 111
 - selon la distance parcourue, 112, 113
 - selon la provenance, 70, 77, 102
 - selon le poids, 102, 114
 - transport international, 51
 - transport interprovincial, 51
 - transport intraprovincial, 51
- Recettes par livraison, camionnage pour compte d'autrui, 70, 76, 112, 113
- Recettes par tonne, camionnage pour compte d'autrui, 70, 76, 112, 113
- Recettes produites par unité motorisée, camionnage pour compte d'autrui, 57
- Régions métropolitaines de recensement, camionnage pour compte d'autrui, 102
- Remorques, camionnage pour compte propre, 139, 142, 143
- Rémunération voir Salaires Revenue, camionnage pour compte d'autrui,
- Salaires, camionnage pour compte d'autrui, 51
- Salaires, camionnage pour compte propre, 139, 142, 143, 145
- Services railroute, camionnage pour compte d'autrui, 45
- Services railroute, camionnage pour compte propre, 144
- Taille de l'entreprise, camionnage pour compte propre, selon les frais d'exploitation, 142, 145
- Tonnes-kilomètres, camionnage pour compte d'autrui, par marchandises transportées, 78, 79
 - selon la destination, 102
 - selon la provenance, 77, 102
- Tonnes transportées, camionnage pour compte d'autrui, 22, 70, 76
 - par marchandises transportées, 78
 - selon la destination, 111
 - selon la distance parcourue, 112, 113
 - selon la provenance, 22
 - selon le poids, 108, 114
- Tracteurs, camionnage pour compte propre, 139, 142, 143
- Trafic international, camionnage pour compte propre, 157
- Trafic interprovincial, camionnage pour compte d'autrui, 76, 77
- Trafic interprovincial, camionnage pour compte propre, 160
- Trafic intraprovincial, camionnage pour compte d'autrui, 77
- Trafic intraprovincial, camionnage pour compte propre, 160
- Trafic par produit, camionnage pour compte d'autrui, 108
- Trafic selon le poids, camionnage pour compte d'autrui, 102
- Transporteurs circulant sur des chemins privés, camionnage pour compte d'autrui, 30
- Transporteurs internationaux, camionnage pour compte d'autrui, 36
- Transporteurs interprovinciaux, camionnage pour compte d'autrui, 34, 51
- Transporteurs interurbains, camionnage pour compte d'autrui, 32
- Transporteurs interurbains, camionnage pour compte propre, 142, 143, 144
- Transporteurs locaux, camionnage pour compte d'autrui, 30
- Transporteurs locaux, camionnage pour compte propre, 142, 143
- Véhicules loués, camionnage pour compte d'autrui, 56
- Véhicules loués, camionnage pour compte propre, 133

ADDITIONAL TRUCKING TABULATIONS

Users wishing data not found in this publication can request custom tabulations on a cost-recovery basis.

The following is a quick reference to the type of data that may be available for private and for-hire trucking, subject to confidentiality provisions. The degree of detail sometimes varies between the private and for-hire portions of the industry.

TRUCKING – INDUSTRY STRUCTURE

- Revenue and Expenses
 - Purchased transportation (eg. brokers)
 - Employment (number and compensation, by occupation)
 - Balance sheet
 - Financial ratios
 - Fleet size
 - Distance travelled by type of equipment
 - Fuel consumption

The following are examples of variables (or combination of such variables) that can be used to define a specific market in trucking.

- revenue class
- province or territory of domicile
- area of operation
- type of carrier

TRUCKING – INDUSTRY ACTIVITY (Domestic Intercity Commodity Movements)

- Origin and Destination
- Revenue
 - Tonnage
 - Tonne-kilometres
 - Revenue per tonne
 - Revenue per shipment
 - Revenue per tonne-kilometre
 - Weight per shipment
 - Distance per shipment

The following are examples of variables (or combination of such variables) that can be used to define a specific market in trucking.

- type of carrier
- size of carrier
- area of operation
- types of commodities carried
- length of haul
- shipment weight groups (or LTL and TL)

TOTALISATIONS SUPPLÉMENTAIRES SUR LE CAMIONNAGE

Les utilisateurs qui désirent obtenir certaines données non publiées dans le présent ouvrage peuvent demander des totalisations spéciales, selon un mode de recouvrement des frais.

Vous trouverez ci-après un aperçu du genre de données sur le camionnage pour compte propre et pour compte d'autrui que nous pouvons vous fournir, à condition de respecter les critères de confidentialité. Le niveau de désagrégation des données sur le camionnage pour compte propre ne correspond pas toujours à celui des statistiques sur le camionnage pour compte d'autrui.

CAMIONNAGE – STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

- Recettes et dépenses
 - Achat de services de transport
(p. ex.: les services des chauffeurs contractants)
 - Emploi (nombre d'employés et rémunération, selon la catégorie professionnelle)
- Bilan
 - Ratios financiers
 - Taille du parc de véhicules
 - Distance parcourue selon le genre de matériel
 - Consommation de carburant

Voici quelques exemples de variables (ou de combinaisons de variables) pouvant servir à définir un marché particulier de l'industrie du camionnage:

- catégorie de recettes
- province ou territoire de domicile
- région d'exploitation
- genre de transporteur

CAMIONNAGE – ACTIVITÉ DE L'INDUSTRIE (Transport intérieur interurbain de marchandises)

- Origine et destination
- Recettes
 - Tonnes
 - Tonnes-kilomètres
 - Recettes par tonne
 - Recettes par expédition
 - Recettes par tonne-kilomètre
 - Poids par expédition
 - Distance par expédition

Voici quelques exemples de variables (ou de combinaisons de variables) pouvant servir à définir un marché particulier de l'industrie du camionnage:

- genre de transporteur
- taille des entreprises de camionnage
- région d'exploitation
- genre de marchandises transportées
- distance des voyages
- poids des expéditions (à charge partielle ou complète)

Publications available from the Transportation Division

Catalogue		Canada
		\$
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.	71.00
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	92.00
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	89.00
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	16.00
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	36.00
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	40.00
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	34.00
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	34.00
51-501E	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	79.00
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	100.00
52-211	Railway Transport in Canada: Commodity Statistics, A., Bil.	42.50
52-215	Railway Transport in Canada: General Statistics, A., Bil.	32.00
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	41.00
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	68.00
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	34.00
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	16.00
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	16.00
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	41.00
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	34.00

A. - Annual
O. - Occasional

M. - Monthly
Bil. - Bilingual

Q. - Quarterly

Publications disponibles à la Division des transports

	Foreign	
A l'étranger		Catalogue
85.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.	50-002
110.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.	51-002
107.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.	51-004
139.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.	51-005
43.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.	51-204
48.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États Unis, A., Bil.	51-205
41.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.	51-206
41.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.	51-207
28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.	51-501F
95.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.	52-001
120.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.	52-003
44.00	Le transport ferroviaire au Canada, Statistiques des marchandises, A., Bil.	52-211
33.00	Transport ferroviaire au Canada: Statistiques générales, A., Bil.	52-215
49.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.	52-216
82.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.	53-003
41.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.	53-215
19.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.	53-218
19.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.	53-219
49.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.	53-222
41.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.	54-205


A. - Annuel
H.S. - Hors série

M. - Mensuel
Bil. - Bilingue

T. - Trimestriel

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or fax the included order form to 1-613-951-1584.

Pour commander une publication, composez le numéro sans frais 1-800-267-6677 ou télécopiez le bon de commande ci-joint au 1-613-951-1584.



What happened to the cost of living last month?

The **Consumer Price Index** will tell you.

Whether you negotiate wage settlements, administer COLA clauses in labour contracts, assess government policies or are involved in renewal contracts, child support or alimony payments, you need current and detailed information on changes in the cost of living.

Compiled monthly (and published within 20 days of the month's end), the **Consumer Price Index** gives you a precise account of the latest fluctuations in consumer prices.

This monthly publication covers:

- transportation
- food
- clothing
- housing
- health and personal care
- recreation, reading and education
- tobacco products and alcoholic beverages

Over 400 items, ranging from milk to parking, household furnishings to reading material, are included.

Price indexes are presented nationally and for 18 major Canadian cities. In each issue you receive month-to-month percentage comparisons and trends over the last five years. And each issue analyzes the main causes of changes.

Get the facts.

Subscribe to the **Consumer Price Index** (Catalogue No. 62-001) for the authoritative measure of the purchasing power of the Canadian consumer dollar. A subscription to this monthly is available for \$89 in Canada, and \$107 outside Canada.

To order, write Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6, or contact the nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.

Qu'en était-il du coût de la vie le mois dernier?

L'indice des prix à la consommation répond à votre question.

Que vous ayez à négocier des règlements salariaux, à administrer des clauses d'indemnité de vie chère ou à évaluer des politiques gouvernementales, que vous vous occupiez du renouvellement de contrats, de pensions alimentaires ou d'allocations d'entretien, vous avez besoin de données récentes et détaillées sur les fluctuations du coût de la vie.

Établi mensuellement, et publié dans les 20 jours suivant la fin de chaque mois, **L'indice des prix à la consommation** vous renseigne de façon précise sur les plus récentes fluctuations des prix à la consommation.

Cette publication mensuelle porte sur :

- l'alimentation
- l'habillement
- l'habitation
- le transport
- la santé et les soins personnels
- les loisirs, la lecture et la formation
- les produits du tabac et les boissons alcoolisées

Plus de 400 articles sont inclus, allant du lait au stationnement en passant par l'ameublement de maison et le matériel de lecture.

Les indices de prix sont donnés pour l'ensemble du pays et 18 principales villes canadiennes. Chaque numéro présente des comparaisons des pourcentages mois après mois et les tendances au cours des cinq dernières années. En outre, chaque numéro analyse les principales causes de changements.

Abonnez-vous !

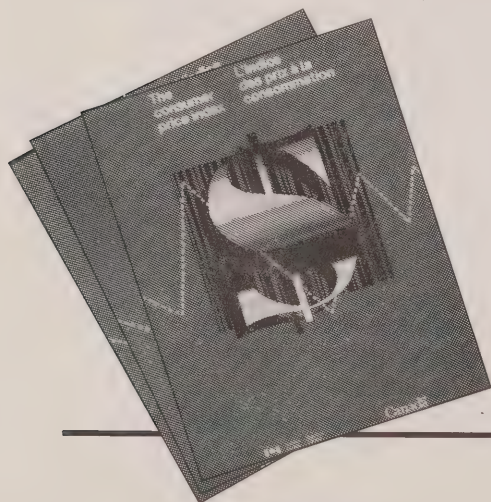
L'indice des prix à la consommation (n° 62-001 au catalogue) vous permet d'obtenir une évaluation fiable du pouvoir d'achat du dollar canadien. L'abonnement à cette publication mensuelle coûte 89 \$ au Canada et 107 \$ à l'étranger.

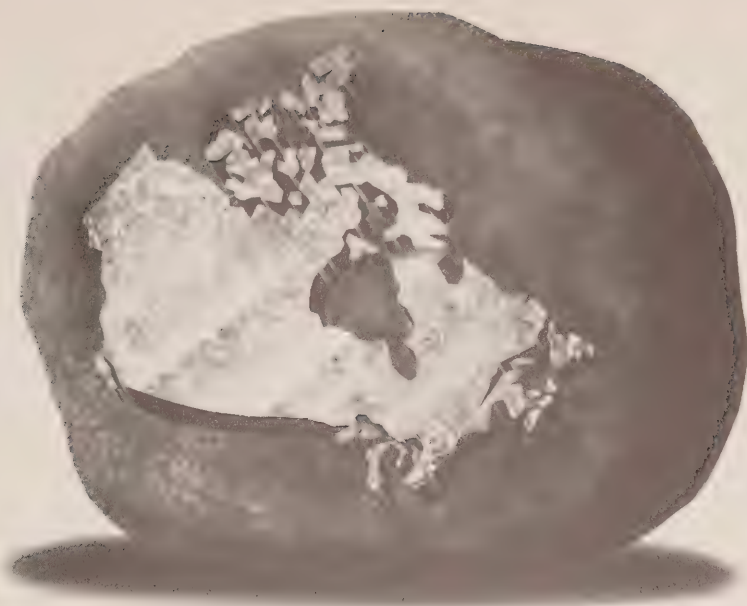
Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0T6 ou communiquer avec le Centre de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication).

For faster service, using Visa or MasterCard, call toll-free,

Pour un service plus rapide, utilisez votre carte Visa ou MasterCard et composez sans frais le

1-800-267-6677





ROCK SOLID INFORMATION

Get a focus on Canada's markets and business opportunities with **the** source of reliable information... Statistics Canada and its unequalled family of outstanding publications and services.

Relying on Statistics Canada means you're building your decisions on hard facts assembled by a professional organization with a world-wide reputation for scrupulous accuracy and complete reliability.

Join the thousands of corporations and individuals who base their Canadian business decisions on Statistics Canada publications. Year after year.

For more information on Statistics Canada's extensive range of publications and information services, please call toll-free 1-800-267-6677.

At Statistics Canada, we provide information you can build on.

DE L'INFORMATION SOLIDE COMME LE ROC

Statistique Canada vous offre des produits et services de qualité qui vous donnent une image claire du secteur canadien des affaires.

Joignez-vous aux milliers de personnes et d'entreprises qui, année après année, fondent leurs décisions sur les publications de Statistique Canada.

Vous fier à Statistique Canada, c'est fonder vos décisions sur des renseignements solides, recueillis par un organisme dont la réputation internationale en est une d'exactitude et de fiabilité.

Pour obtenir plus de renseignements sur toute la gamme de publications et de services qu'offre Statistique Canada, veuillez composer le numéro sans frais 1-800-267-6677.

Statistique Canada fournit l'information à la base des grandes réalisations.

ALL IN ONE PLACE THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED

Canadian Economic Observer:
Statistics Canada's New Monthly Economic Report

No other report on the Canadian economy has this much to offer

This month's data

Up-to-the-minute data includes all major statistical series released two weeks prior to publication.

Current Economic Conditions

Brief, "to the point" summary of the economy's performance over the month, including trend analysis of employment, output, demand and leading indicators.

Statistical and Technical Notes

Information about new or revised statistical programs and methodological developments unique to Statistics Canada.

Major Economic Events

Chronology of international and national events that affect Canada's economy

Feature Articles

In-depth research on current business and economic issues.

Statistical Summary

Statistical tables, charts and graphs cover national accounts, output, demand, trade, labour and financial markets.

AND MORE...

Regional Analysis

Provincial breakdowns of key economic indicators.

International Overview

Digest of economic performance in Canada's most important trading partners — Europe, Japan, and the U.S.A.

Subscribe Today and Save!

Save **\$40 off** the single-issue price of the **Canadian Economic Observer**.

Catalogue #11-010

12 issues \$210.00 / other countries \$252.00

Per copy \$21.00 / other countries \$25.20

(includes postage and handling)

For faster service using Visa or MasterCard call toll-free 1-800-267-6677.

To order, complete the order form included or write to Publications Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6. Please make your cheque or money order payable to the Receiver General for Canada/Publications.

Contact the Statistics Canada Reference Centre nearest you for further information.

TOUT POUR VOUS! LES DONNÉES ÉCONOMIQUES ET L'ANALYSE QUE VOUS RECHERCHEZ

L'Observateur économique canadien:
Le nouveau bulletin économique mensuel de Statistique Canada

Aucune autre publication ne vous procure autant de renseignements relatifs à l'économie canadienne

Les données du mois

Des données de dernière heure comprenant toutes les séries de statistiques les plus importantes qui ont été diffusées deux semaines avant la date de publication du bulletin.

La situation économique actuelle

Le rendement de l'économie au cours du mois, présenté en bref, comportant une analyse de l'emploi, de la production, de la demande et des principaux indicateurs avancés des tendances de l'activité économique.

Des notes techniques et statistiques

Des notes portant sur les nouveaux programmes statistiques ou les programmes révisés et sur les progrès en matière de méthodologie propres à Statistique Canada.

Les principaux événements économiques

Des événements internationaux et nationaux influençant l'économie canadienne, présentés en ordre chronologique.

Des études spéciales

Une recherche approfondie des affaires et des questions d'actualité liées à l'économie.

Un aperçu statistique

Des tableaux, des graphiques et des diagrammes englobant les statistiques des comptes nationaux, de la production, de la demande, du commerce, de l'emploi, des marchés financiers, etc.

ET PLUS ENCORE...

Une analyse régionale

Des ventilations par province d'indicateurs économiques stratégiques.

Un survol de l'économie internationale

Un sommaire du rendement de l'économie des partenaires commerciaux du Canada, comme l'Europe, le Japon et les États-Unis.

Abonnez-vous dès maintenant et économisez!

Économisez **40\$** sur le prix à l'unité de **L'Observateur économique canadien**.

N° 11-010 au catalogue

Abonnement annuel (12 numéros): 210\$ au Canada; 252\$ à l'étranger.

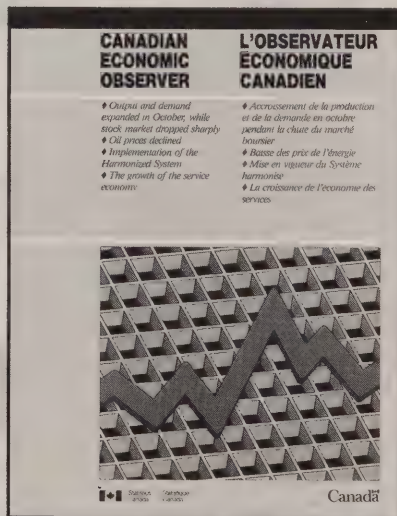
Prix au numéro: 21\$ au Canada; 25,20\$ à l'étranger.

(Ces prix incluent les frais de port et de manutention.)

Pour un service plus rapide, composez le numéro sans frais 1-800-267-6677 et portez votre commande à votre compte Visa ou MasterCard.

Vous pouvez commander en remplissant le bon de commande ci-joint ou en écrivant à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6. Veuillez faire votre cheque ou mandat-poste à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications.

Pour obtenir plus de renseignements, n'hésitez pas à communiquer avec le centre de consultation de Statistique Canada le plus près de chez vous.





Catalogue 53-222 Annual

Trucking in Canada

1988

Catalogue 53-222 Annuel

Le camionnage au Canada

1988



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canada

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered on computer print-outs, microfiche and microfilm, and magnetic tapes. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable data base and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Transportation Division,
Surface and Marine Transport Section,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 (Telephone: 951-8700) or to the Statistics Canada reference centre in:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montreal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

Newfoundland and Labrador	1-800-563-4255
Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Southern Alberta	1-800-472-9708
British Columbia (South and Central)	1-800-663-1551
Yukon and Northern B.C. (area served by NorthwesTel Inc.)	Zenith 0-8913
Northwest Territories (area served by NorthwesTel Inc.)	Call collect 403-495-2011

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Facsimile Number 1(613)951-1584

National toll free order line 1-800-267-6677

Toronto
Credit card only (973-8018)

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes sur imprimés d'ordinateur, sur microfiches et microfilms et sur bandes magnétiques. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordino-logue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toutes demandes de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doivent être adressées à:

Division des transports,
Section des transports de surface et maritimes,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 951-8700) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

St. John's	(772-4073)	Winnipeg	(983-4020)
Halifax	(426-5331)	Regina	(780-5405)
Montréal	(283-5725)	Edmonton	(495-3027)
Ottawa	(951-8116)	Calgary	(292-6717)
Toronto	(973-6586)	Vancouver	(666-3691)

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve et Labrador	1-800-563-4255
Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Manitoba	1-800-542-3404
Saskatchewan	1-800-667-7164
Alberta	1-800-282-3907
Sud de l'Alberta	1-800-472-9708
Colombie-Britannique (sud et centrale)	1-800-663-1551
Yukon et nord de la C.-B. (territoire desservi par la NorthwesTel Inc.)	Zénith 0-8913
Territoires du Nord-Ouest (territoire desservi par la NorthwesTel Inc.)	Appelez à frais virés au 403-495-2011

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Section des ventes des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

1(613)951-7277

Numéro du bélinographe 1(613)951-1584

Commandes: 1-800-267-6677 (sans frais partout au Canada)

Toronto
Carte de crédit seulement (973-8018)

Statistics Canada

Transportation Division
Surface and Marine Transport Section

Trucking in Canada

1988

Published under the authority of the Minister
of Industry, Science and Technology

© Minister of Supply
and Services Canada 1990

All rights reserved. No part of this publication
may be reproduced, stored in a retrieval system or
transmitted in any form or by any means, electronic,
mechanical, photocopying, recording or otherwise
without prior written permission of the Minister of
Supply and Services Canada.

November 1990

Price: Canada: \$45.00
United States: US \$54.00
Other Countries: US \$63.00

Catalogue 53-222

ISSN 0829-8947

Ottawa

Statistique Canada

Division des transports
Section des transports de surface et maritimes

Le camionnage au Canada

1988

Publication autorisée par le ministre de
l'Industrie, des Sciences et de la Technologie

© Ministre des Approvisionnements
et Services Canada 1990

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de
transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque
forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur
support magnétique, reproduction électronique, mécanique,
photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système
de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du
ministre des Approvisionnements et Services Canada.

Novembre 1990

Prix : Canada : 45 \$
États-Unis : 54 \$ US
Autres pays : 63 \$ US

Catalogue 53-222

ISSN 0829-8947

Ottawa

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- P preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

- .. nombres indisponibles.
- ... n'ayant pas lieu de figurer.
- néant ou zéro.
- nombres infimes.
- P nombres provisoires.
- r nombres rectifiés.
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Acknowledgements

This publication was prepared in the Transportation Division under the general direction of **David Dodds**, Director, and **Steven L. Mozes**, Chief, Surface and Marine Transport Section. **Raymond Cantin**, Analyst, was the principal author and coordinator of the publication.

Remerciements

Cette publication a été réalisée à la division des transports sous la direction générale de **David Dodds**, directeur, et **Steven L. Mozes**, chef de la section des transports de surface et maritimes. **Raymond Cantin**, analyste, en est l'auteur principal et le coordinateur de la publication.

Table of Contents

	Page
TRUCKING IN CANADA	
Highlights	7
CHAPTER 1	
General Overview	9
Introduction	9
Industry Structure:	
Principal Statistics of the Canadian Trucking Industry	10
Operating Expenses	12
Employment	14
Power Units	15
Trucking Industry by Province or Territory of Domicile	16
Industry Activity:	
Tonnes Transported	18
Tonnage and Distance	20
CHAPTER 2	
Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey	21
Introduction	21
Summary of Findings	21
Revenues and Expenses	38
How the Revenue Dollar Is Spent	40
Purchased Transportation	41
Balance Sheet	41
Types of Revenue – Interprovincial, Intraprovincial and International	47
Employment and Compensation	47
Distribution of the Wage Dollar	47
Revenue Equipment Operated	53
Distance Travelled	55
Fuel	57
CHAPTER 3	
Motor Carriers Freight Quarterly Trucking Survey, 1989	59
Introduction	59
Summary of Findings	59

Table des matières

	Page
LE CAMIONNAGE AU CANADA	
Points saillants	7
CHAPITRE 1	
Aperçu général	9
Introduction	9
Structure de l'industrie:	
Principales statistiques de l'industrie canadienne du camionnage	10
Dépenses d'exploitation	12
Emploi	14
Unités motorisées	15
L'industrie du camionnage selon la province ou le territoire de domicile	16
Activité de l'industrie:	
Tonnes Transportées	18
Tonnes et distance	20
CHAPITRE 2	
Enquête sur les transports routiers de marchandises et les entreprises de déménagement	21
Introduction	21
Résumé des résultats	21
Recettes et dépenses	38
Ventilation du dollar-recette	40
Achat de services de transport	41
Bilan	41
Genres de recettes – transport interprovincial, intraprovincial et international	47
Emploi et rémunération	47
Répartition du dollar salarial	47
Matériel productif en service	53
Distance parcourue	55
Carburant	57
CHAPITRE 3	
Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1989	59
Introduction	59
Résumé des résultats	59

Table of Contents - Continued

	Page
CHAPTER 4	
Industry Activity:	
For-hire Trucking Survey	65
Introduction	66
Summary of Findings	66
Principal Statistics: Classes I and II Carriers	66
Commodity Movements - Classes I and II Carriers	69
Truckload and Less than Truckload - Classes I and II Carriers	92
Major Population Centres - Classes I and II Carriers	101
Selected Ratios - Classes I and II Carriers	104
CHAPTER 5	
CANADA-US TRAFFIC	
For-hire Trucking	107
Introduction	107
Origin and Destination of Principal Commodities Transported Internationally	107
A comparative Analysis on US Market Penetration by Canadian Carriers and the Modal Interdependence with US Carriers	119
CHAPTER 6	
Private Trucking	127
Introduction	127
Industry Structure:	
Industry Served	127
Local and Intercity Carriers	130
Operating Expenses by Province or Territory of Domicile	133
Employment	133
Fuel	138
Distance Travelled	139
Equipment Operated	139
Equipment Operated, Distance Travelled and Fuel Consumed	142
Owner Operators	144
Industry Activity:	
Commodities Transported	151
CHAPTER 7	
Special Studies	
Level I Carriers	153
An Analysis of Employment, Equipment and Vehicles-Kilometres of For-Hire Carriers using the Province of Domicile Versus Province of Operation Concepts	167
Summary Statistics For Selected Private Carriers, 1984 to 1988	173
Shifts and Trends in Multimodal Traffic Flows	179
Road Physical Inventory, 1987	200

Table des matières - suite

	Page
CHAPITRE 4	
Activité de l'industrie:	
Camionnage pour compte d'autrui	65
Introduction	66
Résumé des résultats	66
Principales statistiques: Transporteurs des catégories I et II	66
Produits transportés - Transporteurs des catégories I et II	69
Charge complète et charge partielle - Transporteurs des catégories I et II	92
Grands centres urbains - Activités des transporteurs des catégories I et II	101
Certains ratios - Transporteurs des catégories I et II	104
CHAPITRE 5	
TRAFIC CANADA-É.-U.	
Camionnage pour compte d'autrui	107
Introduction	107
Origine et destination des principales marchandises transportées - Mouvements internationaux	107
Une analyse comparative des activités des transporteurs canadiens sur le marché américain et de l'interaction avec les transporteurs américains	119
CHAPITRE 6	
Camionnage pour compte propre	127
Introduction	127
Structure de l'industrie:	
Secteurs desservis	127
Transporteurs locaux et interurbains	130
Frais d'exploitation selon la province ou le territoire de domicile	133
Emploi	133
Carburant	138
Distance parcourue	139
Matériel en service	139
Matériel en service, distance parcourue et genre de carburant consommé	142
Chauffeurs contractants	144
Activité de l'industrie	
Produits transportés	151
CHAPITRE 7	
Études spéciales	
Transporteurs de niveau I	153
Analyse de l'emploi, du matériel et du nombre de véhicules-kilomètres des transporteurs pour compte d'autrui, selon la province de domicile et la province d'activité	167
Statistiques sommaires de certains transporteurs pour compte propre, de 1984 à 1988	173
Variations et tendances des mouvements - Analyse multimodale	179
Le réseau en place, 1987	200

Table of Contents – Concluded

	Page
CHAPTER 8	
Methods, Data Quality and Limitations	205
Motor Carriers of Freight and Household Goods	
Movers Survey	205
For-hire Trucking Survey	206
Private Trucking Survey	209
Glossary	211

Table des matières – fin

	Page
CHAPITRE 8	
Méthodes, qualité et limites des données	205
Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises	
et les entrepreneurs de déménagement	205
Enquête sur le camionnage pour compte d'autrui	206
Enquête sur le camionnage pour compte propre	209
Glossaire	211

Highlights

For-hire trucking; industry statistics, 1988

(For-Hire trucking firms earning \$100,000 or more annually)

- In 1988, the total operating revenues of for-hire trucking industry reached \$9.6 billion, a 3% increase over the 1987 total of \$9.3 billion. There were, however, 5,867 firms reporting in 1988, compared with 6,729 in 1987.
- The total operating expenses of the industry increased 3% to \$9.2 billion, causing a very slight deterioration of the operating ratio from .956 in 1987 to .958 in 1988.
- Payments made to owners/operators, as a proportion of total operating expenses, increased from 22% in 1987 to 23% in 1988.
- General freight carriers represented 49% of the total operating expenses in 1988.
- Salaries and wages and fuel expenses, as a percentage, accounted for 39% of the total operating expenses.

Motor carriers of freight; quarterly statistics, 1989

(For-Hire trucking firms earning \$250,000 or more)

- Preliminary figures indicated that in 1989 the total operating revenues totalled \$9.6 billion, a 5% increase from the corresponding 1988 figures.
- The 40 largest carriers earned \$3.0 billion or 31% of the total revenues. Their annual operating ratio was 0.980, fluctuating from a high of 1.01 in the fourth quarter to a low of .950 during the second quarter.
- The operating ratio total varied in 1989 from a high of 0.990 in the first quarter to a low of 0.930 in the second quarter. The annual operating ratio was 0.960 in 1989.

For-hire trucking (Commodity Origin and Destination statistics)

(For-Hire trucking firms earning \$500,000 or more annually from intercity movements)

- In 1988, the total domestic intercity tonnage transported totalled 177 million tonnes, an increase of 5% from the 1987 total of 169 million tonnes. Similarly, the number of shipments carried increased 7% to 30 million in 1988 from 28 million shipments in 1987.
- Total domestic intercity revenues reached \$5.2 billion in 1988, 7% increase over the \$4.9 billion recorded in 1987.
- In 1988, international traffic generated \$1.8 billion, almost 20% increase from 1987. The corresponding tonnage amounted to 29 million tonnes, an increase of 16% from 1987.

Faits saillants

Camionnage pour compte d'autrui – Statistiques du secteur, 1988

(Entreprises générant des recettes de \$100,000 ou plus annuellement)

- En 1988, les recettes d'exploitation totales du secteur du camionnage pour compte d'autrui se sont chiffrées à \$9.6 milliards, en hausse de 3% par rapport aux recettes totales de \$9.3 milliards enregistrées en 1987. On a toutefois compté 5,867 unités déclarantes en 1988, comparativement à 6,729 en 1987.
- Les dépenses d'exploitation totales du secteur ont progressé de 3% pour atteindre \$9.2 milliards, ce qui a entraîné une légère détérioration du ratio d'exploitation qui est passé de .956 en 1987 à .958 en 1988.
- Les versements aux chauffeurs contractants, en pourcentage des dépenses d'exploitation totales, ont progressé pour passer de 22% en 1987 à 23% en 1988.
- Les transporteurs de fret ordinaire ont représenté 49% des dépenses d'exploitation totales en 1988.
- Les dépenses au titre des traitements, des salaires et du carburant ont représenté 39% des dépenses d'exploitation totales.

Transporteurs routiers de marchandises – Statistiques trimestrielles, 1989

(Entreprises générant des recettes \$250,000 et plus par année)

- Les résultats provisoires révèlent qu'en 1989, les recettes d'exploitation totales se sont chiffrées à \$9.6 milliards, en hausse de 5% par rapport aux données trimestrielles de 1988.
- Les 40 plus importants transporteurs ont généré \$3.0 milliards ou 31% des recettes totales. Le ratio d'exploitation annuel s'est établi à 0.980, variant entre 1.01 au quatrième trimestre et .950 au deuxième trimestre.
- En 1989, le ratio d'exploitation du secteur a varié entre 0.990 au premier trimestre et 0.930 au deuxième trimestre. Le ratio d'exploitation annuel du secteur était de 0.960.

Camionnage pour compte d'autrui (statistiques sur l'origine et la destination des marchandises)

(Entreprises générant des recettes de \$500,000 et plus par année)

- En 1988, le tonnage total des mouvements interurbains s'est chiffré à 177 millions de tonnes, en hausse de 5% par rapport au tonnage de 169 millions de tonnes enregistré en 1987. De même, le nombre d'expéditions a augmenté de 7% pour passer de 28 millions en 1987 à 30 millions en 1988.
- Les recettes totales des mouvements interurbains se sont chiffrées à \$5.2 milliards en 1988, une augmentation de 7% par rapport aux recettes de \$4.9 milliards enregistrées en 1987.
- En 1988, les mouvements internationaux ont généré \$1.8 milliard, en hausse de près de 27% par rapport à 1987. Le nombre correspondant de tonnes s'est chiffré à 29 millions, une hausse de 16% par rapport à 1987.

- The tonnage carried by class I and II carriers in international movements reached 31 million tonnes in 1988.
- 'Road motor vehicles' was the major commodity carried internationally in 1988. This commodity generated \$382 million or 21% of the total international revenues.

Private trucking statistics, 1988

(Fleet size of 15 or more Vehicles)

- Private motor carriers numbered 2,487, and incurred \$4.6 billion in operating expenses in 1988. Ontario and Quebec-domiciled carriers accounted for 68% of the total private trucking industry in terms of operating expenses.
- Salaries and wages and fuel expenses, as a percentage, accounted for 63% of the total operating expenses.
- A total of 891 local carriers incurred \$1.5 billion in operating expenses. Intercity carriers numbered 1,596 with \$3 billion in operating expenses. Intercity carriers represented 64% of the total number of carriers and 66% of the total operating expenses of the industry.

Special Studies

- For-hire trucking firms earning annual gross operating revenues of \$5 million or more generated \$5.9 billion or 61% of the industry total in 1988. 91% of their revenues was earned from intercity movements. Their operating ratio was 0.969 in 1988, having fluctuated from a low of 0.959 in 1986 to a high 0.992 in 1982.
- An 'Analysis of Employment, Equipment and Vehicle-kilometres of For-hire Carriers using the Province of Domicile versus the Province of Operation Concepts' shows that Ontario dominates irrespective of the statistical yardstick used and that Manitoba, British Columbia and Quebec are greatly affected by the choice of concepts. For example, Manitoba's share of trucking employees is 69% (2,717 persons) larger when using the province of domicile concept, indicating that Manitoba is the province of domicile of large national carriers.
- A study on shifts and trends for the rail and truck modes from 1978 to 1988 shows that in terms of tonnage carried, market share has grown substantially for the for-hire trucking industry when compared to rail. In 1988, goods transported by truck accounted for 53% of the total domestic market, based on tonnage, compared with 45% in 1978. The total domestic tonnage carried by both rail and truck modes increased 35% to reach 334 million tonnes in 1988.
- The same study shows that intraregional trucking accounted for more than 75% of the total domestic for-hire truck traffic in 1988 and has remained stable for the last 10 years.
- Between 1978 and 1988, the market share of the trucking industry, using tonnes transported as a yardstick, has grown on both the import and export sides. On the import side, the market share of the trucking industry increased from 54% in 1978 to 74% in 1988; while, for the exports, it increased from 48% in 1978 to 58% in 1988.
- In contrast, the share of the railway transport industry decreased for both southbound and northbound traffic. On the imports side, the railway share decreased from 16% in 1978 to 13% in 1988 and for the exports, it declined from 31% to 26%.

- Le tonnage transporté par les entreprises des catégories I et II au titre des mouvements internationaux s'est établi à 31 millions de tonnes en 1988.

- Les "véhicules automobiles routiers" ont été la principale marchandise transportée au niveau international en 1988. Cette marchandise a généré \$382 millions ou 21% des recettes totales du transport international.

Statistiques du camionnage pour compte propre, 1988

(Entreprises avec un parc de 15 véhicules ou plus)

- En 1988, les transporteurs pour compte propre étaient au nombre de 2,487; leurs dépenses d'exploitation se sont chiffrées à \$4.6 milliards. Les transporteurs domiciliés en Ontario et au Québec ont représenté 68% des dépenses d'exploitation totales du secteur du camionnage pour compte propre.
- Les dépenses au titre des traitements, des salaires et du carburant ont représenté 63% des dépenses totales d'exploitation.
- Les dépenses d'exploitation des 891 transporteurs locaux ont totalisé \$1.5 milliard. Les transporteurs interurbains, au nombre de 1,596, ont enregistré des dépenses d'exploitation de \$3 milliards et représenté 64% du nombre total de transporteurs et 66% des dépenses d'exploitation totales du secteur.

Études spéciales

- Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui générant des recettes d'exploitation annuelles brutes de \$5 millions ou plus ont enregistré des recettes de \$5.9 milliards ou 61% des recettes totales du secteur en 1988. Environ 91% de ces recettes provenaient de mouvements interurbains. Leur ratio d'exploitation s'est établi à 0.969 en 1988, ayant varié de 0.959 en 1986 à 0.992 en 1982.
- Une "analyse de l'effectif, du matériel et du nombre de véhicules-kilomètres des transporteurs pour compte d'autrui selon les concepts de la province de domicile et de la province d'activité" révèle que l'Ontario domine, quelle que soit la mesure statistique utilisée. Par contre, le choix des concepts influe grandement sur les données du Manitoba, de la Colombie-Britannique et du Québec. Ainsi, la part du Manitoba au titre de l'effectif du camionnage est 69% (2,717 personnes) supérieure si on utilise le concept de la province de domicile, ce qui indique que le Manitoba est la province de domicile d'importants transporteurs nationaux.
- Une étude des variations et des tendances du transport ferroviaire et du camionnage de 1978 à 1988 révèle qu'en fonction du tonnage transporté, les entreprises de camionnage ont augmenté considérablement leur part du marché comparativement aux sociétés ferroviaires. En 1988, les marchandises transportées par camions ont représenté 53% de l'ensemble du marché national, selon le tonnage, comparativement à 45% en 1978. Le tonnage total transporté au Canada tant par les sociétés ferroviaires que les entreprises du camionnage a augmenté de 35% pour atteindre 334 millions de tonnes en 1988.
- Selon la même étude, les mouvements intrarégionaux du camionnage ont figuré pour plus de 75% de l'ensemble des mouvements intérieurs de camionnage pour compte d'autrui en 1988 et sont demeurés stables au cours des dix dernières années.
- Entre 1978 et 1988, si on utilise comme mesure le nombre de tonnes transportées, le secteur du camionnage a augmenté sa part du marché tant au niveau des importations que des exportations. Du côté des importations, la part du secteur s'est accrue pour passer de 54% en 1978 à 74% en 1988; du côté des exportations, elle a suivi la même tendance, passant de 48% en 1978 à 58% en 1988.
- Par contre, la part du secteur du transport ferroviaire a diminué tant pour les mouvements à destination du sud que ceux à destination du nord. Du côté des importations, la part des sociétés ferroviaires a diminué pour passer de 16% en 1978 à 13% en 1988; du côté des exportations, elle a été réduite de 31% à 26%.

CHAPTER 1

GENERAL OVERVIEW

INTRODUCTION

The objective of this general overview is to provide a global picture of the size and structure of the Canadian trucking industry as revealed by the results of three annual trucking surveys. The for-hire carriers in the trucking industry are surveyed using the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey and the For-hire Trucking Survey. The private carriers are surveyed using the Truck Use Survey.

Two important factors must be understood in order to interpret the information presented in this section. The first factor involves the coverage by the surveys of the for-hire and private sectors of the trucking industry. For-hire carriers are surveyed only if annual operating revenues from truck transportation are at least \$100,000. Private carriers are surveyed only if they operate at least 15 vehicles.

The second factor is the use of the terms Industry Structure statistics and Industry Activity statistics. **Industry Structure** statistics refer to those which describe the size, structure and economic performance of the industry (i.e. number of operators reporting, operating expenses, profitability, fleet size, employment). **Industry Activity** statistics are those which describe the output of the industry in terms of commodity movements (i.e. tonnes, tonne-kilometres, types of commodities moved).

The analytical text which accompanies the data presented in this General Overview section gives some brief definitions and points out limitations where appropriate, when comparisons or contrasts are shown. The reader is encouraged, however, to read the **Methods, Data Quality and Limitations** section of this publication for a more detailed description of the trucking surveys, and to refer to the **Glossary** for precise definitions.

In the interests of readability, motor carriers are variously referred to as trucking companies, operators, truckers, trucking firms, and so on. The only terms to which formal definitions apply are "for-hire carrier", "private carrier" and "establishment".

CHAPITRE 1

APERÇU GÉNÉRAL

INTRODUCTION

L'objectif de l'aperçu général est d'offrir aux lecteurs une vue d'ensemble de la taille et de la structure de l'industrie canadienne du camionnage, comme l'indique les résultats de trois enquêtes annuelles. On recueille des données auprès des transporteurs pour compte d'autrui au moyen de l'Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui et de l'Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et sur les entrepreneurs en déménagement. L'Enquête sur l'utilisation des camions est menée auprès des transporteurs pour compte propre.

Il faut bien comprendre deux facteurs importants afin de pouvoir interpréter les renseignements présentés dans cette section. Le premier facteur concerne le champ d'observation de ces enquêtes. On ne tient compte des transporteurs pour compte d'autrui que si les recettes d'exploitation annuelles d'un établissement de camionnage s'élèvent à au moins \$100,000. Quant aux transporteurs pour compte propre, ils ne font partie de l'enquête que s'ils comptent au moins 15 véhicules.

Le deuxième facteur correspond à l'utilisation des expressions statistiques de la structure de l'industrie et statistiques de l'activité de l'industrie. Les statistiques de la **structure de l'industrie** décrivent la taille, la structure et le rendement économique de l'industrie (c'est-à-dire le nombre d'exploitants répondants, les dépenses d'exploitation, la rentabilité, la taille du parc de véhicules, l'emploi). Les statistiques de l'**activité de l'industrie** décrivent la production de l'industrie selon les mouvements de marchandises (c'est-à-dire les tonnes, les tonnes-kilomètres, le type de marchandises transportées).

Le texte analytique accompagnant les données présentées dans l'aperçu général contient de brèves définitions. Il y est indiqué aussi, le cas échéant, les limites des statistiques lorsqu'on établit des comparaisons ou qu'on observe des contrastes. Par ailleurs, le lecteur est invité à consulter la section **Méthode, qualité et limites des données** de la présente publication pour obtenir une description plus détaillée des enquêtes sur le camionnage et à se reporter au **glossaire** pour les définitions.

Pour faciliter la lecture, les transporteurs routiers sont désignés par diverses expressions, comme société de camionnage, camionneur, entreprises de camionnage, ainsi de suite. Les seuls termes pour lesquels il existe des définitions officielles sont "transporteur pour compte d'autrui", "transporteur pour compte propre" et "établissement".

INDUSTRY STRUCTURE

PRINCIPAL STATISTICS OF THE CANADIAN TRUCKING INDUSTRY

The data and analytical commentary presented in this publication are based on a division of the Canadian trucking industry into the following two components:

Private trucking is comprised of all operators with fleets of 15 or more vehicles (trucks, road tractors and trailers) who carry their own commodities using dedicated drivers on the company payroll, leased drivers or broker operators. Those using the leased vehicles exclusively are excluded from private trucking.

For-hire trucking includes all carriers engaged in the transportation of freight for compensation and earning at least \$250,000 annually from truck transport, and a sample of those with revenues between \$100,000 and \$250,000 in 1987. Small shipments carriers, such as courier services and some other specialized carriers are excluded.

Principal statistics concerning the industry structure of the for-hire and private trucking sectors are presented in Figure 1.1. They serve to illustrate the point that the two sectors have significant differences in their manner of operations. By using averages per reporting firm the following areas of significant variation are observed:

- The private trucking sector had an average of over 33 employees per firm as compared to less than 17 for the for-hire carriers¹.
- Private trucking used more power units, trailers and other equipment than for-hire carriers; 54 pieces of equipment per firm vs 19 pieces for the for-hire firms.
- While the total power units of the private trucking firms are more than twice the number of the for-hire sector, private firms consumed almost 37% less fuel than the other sector.

¹ Brokers are not considered to be "employees" of a company, and thus the employment figures underestimate the "true" figure especially in the case of the for-hire carriers. More information on the broker operator is presented in Figure 2.12.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

STATISTIQUES PRINCIPALES DE L'INDUSTRIE CANADIENNE DU CAMIONNAGE

Aux fins des données et des observations analytiques que renferme la présente publication, le secteur canadien du camionnage a été divisé en deux composantes, définies ci-après.

Le secteur du **camionnage pour compte propre** comprend tous les exploitants possédant un parc de 15 véhicules ou plus (camions, tracteurs routiers et remorques) qui transportent leurs propres marchandises par l'entremise de chauffeurs inscrits sur la liste de paie de l'entreprise, de chauffeurs dont les services sont loués pour une période déterminée ou de chauffeurs contractants. Il n'englobe pas les exploitants qui utilisent exclusivement des véhicules loués.

Le secteur du **camionnage pour compte d'autrui** comprend toutes les entreprises qui transportent des marchandises contre rémunération et qui, chaque année, tirent au moins \$250,000 du camionnage, ainsi qu'un échantillon de celles qui ont généré de \$100,000 à \$250,000 en 1987. Les transporteurs de petites expéditions, comme les services de messagerie et certains autres transporteurs spécialisés, sont exclus.

Les principales statistiques sur la structure des secteurs du camionnage pour compte d'autrui et du camionnage pour compte propre se trouvent à la figure 1.1. Ces statistiques montrent bien que les deux secteurs présentent d'importantes différences au niveau du mode d'exploitation. L'établissement de moyennes par entreprise déclarante permet d'observer des variations importantes dans les domaines suivants:

- Dans le secteur du camionnage pour compte propre, on a dénombré en moyenne plus de 33 employés par entreprise, comparativement à moins de 17 pour les transporteurs pour compte d'autrui¹.
- Les transporteurs pour compte propre ont utilisé davantage d'unités motorisées, de remorques et d'autre matériel que les transporteurs pour compte d'autrui, la moyenne par entreprise étant de 54 pour les premiers et de 19 pour les seconds.
- Bien que le nombre total d'unités motorisées des entreprises de camionnage pour compte propre soit plus du double du nombre d'unités des entreprises pour compte d'autrui, les transporteurs du secteur du camionnage pour compte propre ont consommé près de 37 % moins de carburant que les transporteurs de l'autre secteur.

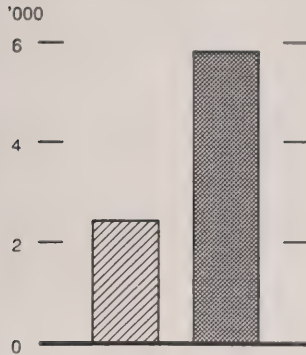
¹ Étant donné que les chauffeurs contractants ne sont pas considérés comme des "employés" de l'entreprise, les statistiques de l'emploi pour le camionnage constituent une sous-estimation des chiffres "réels", surtout dans le cas des transporteurs pour compte d'autrui. D'autres renseignements sur les chauffeurs contractants sont présentés à la figure 2.12.

Figure 1.1

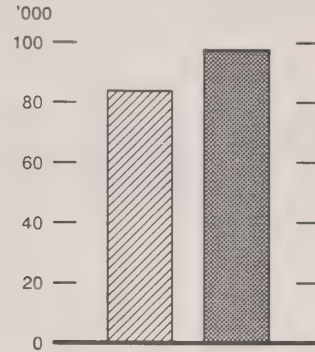
Principal Statistics of the Canadian Trucking Industry, 1988

Principales statistiques de l'industrie du camionnage au Canada, 1988

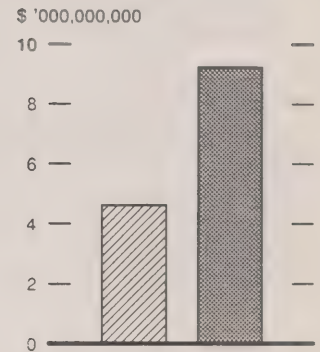
Number of reporting units
Nombre d'unités déclarantes



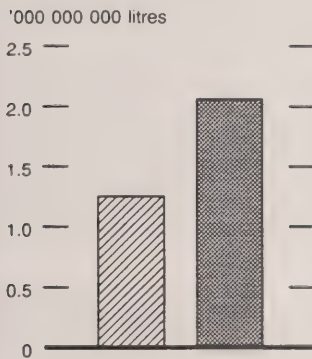
Number of employees
Nombre d'employés



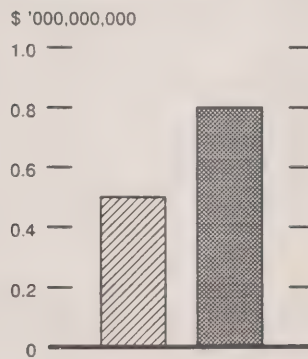
Operating expenses
Frais d'exploitation



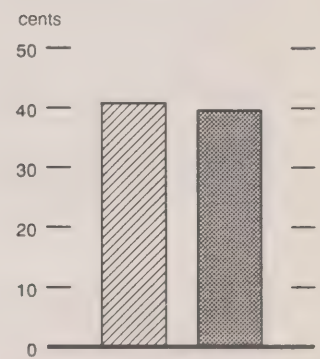
Fuel consumed
Carburant consommé



Fuel cost
Dépenses de carburant



Fuel cost per litre
Coût du carburant / litre

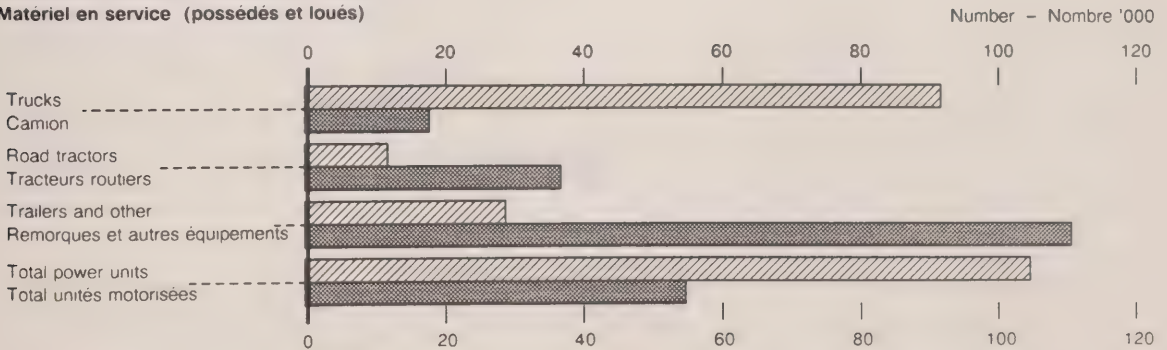


Private
Compte propre

For-hire
Compte d'autrui

Equipment operated (owned and leased)

Matériel en service (possédés et loués)



OPERATING EXPENSES

Private carriers report only those expenses which are directly related to the trucking operation, and may exclude certain head office expenses and other general expenses. For-hire carriers include all expenses pertaining to the for-hire motor carrier of freight operations. With the exception of "other expenses", cost variables are considered directly comparable between the for-hire and private sectors.

Figure 1.2 presents principal statistics, in terms of operating expenses, of the for-hire and private sectors. The number of reporting units in the private sector increased approximately 7% in 1988, from 2,320 units in 1987 to 2,487 in 1988. Similarly, the total operating expenses increased 6% to reach \$4.62 billion in 1988. Although, the number of reporting units in the for-hire sector decreased by approximately 13% units, from 6,729 in 1987 to 5,867 in 1988, it is interesting to note that the total operating expenses increased by 4% over 1987.

The major difference in the structure of both sectors can be noted in examining the operating expenses:

- A higher proportion of the operating expenses is devoted to the compensation of the drivers in the private sector. More than 40% of the expenses were for salaries and wages of drivers compared to 16.5% in the for-hire sector.
- In 1988, the for-hire carriers spent close to 9.2% of operating expenses for the compensation of "other employees", a decrease of 2% over 1987, while it increased to 6.7% for private firms. However, this is not surprising since private trucking firms exclude headquarters employees who are not directly associated with the trucking operation and employ fewer terminal and platform employees.
- The operating expenses for broker operators are much smaller for private trucking than in the for-hire sector. More than 6.0% of the total private trucking operating expenses were for broker operators expenses, as compared to almost 23% within the for-hire sector.

DÉPENSES D'EXPLOITATION

Les transporteurs pour compte propre ne déclarent que les dépenses directement associées aux activités de camionnage et peuvent donc exclure certaines dépenses du siège social et d'autres dépenses générales. Les transporteurs pour compte d'autrui incluent toutes les dépenses liées aux activités des transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui. À l'exception de la rubrique "autres dépenses", les variables de coûts sont jugées directement comparables entre le secteur du camionnage pour compte d'autrui et celui du camionnage pour compte propre.

La figure 1.2 présente les statistiques principales des secteurs du camionnage pour compte d'autrui et du camionnage pour compte propre, en ce qui concerne les dépenses d'exploitation. Le nombre d'unités déclarantes du secteur pour compte propre a augmenté d'environ 7% pour passer de 2,320 unités en 1987 à 2,487 unités en 1988. De même, les dépenses d'exploitation totales ont progressé de 6% pour se chiffrer à \$4.62 milliards en 1988. Bien que le nombre d'unités déclarantes du secteur du camionnage pour compte d'autrui ait diminué d'environ 13%, soit de 6,729 en 1987 à 5,867 en 1988, il est intéressant de noter que les dépenses d'exploitation totales ont augmenté de 4% par rapport à 1987.

La principale différence dans la structure des deux secteurs est mise en lumière par un examen des dépenses d'exploitation:

- La rémunération des chauffeurs représente une plus forte proportion des dépenses d'exploitation dans le secteur pour compte propre. Ce secteur a consacré plus de 40% des dépenses aux traitements et salaires des chauffeurs, en comparaison de 16.5% dans le cas du secteur pour compte d'autrui.
- En 1988, les transporteurs pour compte d'autrui ont consacré près de 9.2% des dépenses d'exploitation à la rémunération des "autres employés", en baisse de 2% par rapport à 1987. Par contre, cette proportion a augmenté pour passer à 6.7% dans le cas des entreprises pour compte propre. Cela n'est toutefois pas surprenant, car les entreprises du camionnage pour compte propre n'incluent pas les employés du siège social qui ne participent pas directement aux activités du camionnage, et ne comptent pas autant d'employés de terminus et de plate-forme.
- Les dépenses d'exploitation consacrées aux chauffeurs contractants sont beaucoup plus faibles chez les entreprises de camionnage pour compte propre que chez celles du secteur pour compte d'autrui. Plus de 6.0% des dépenses totales des entreprises de camionnage pour compte propre vont aux chauffeurs contractants, alors que la proportion correspondante dans le secteur pour compte d'autrui est près de 23%.

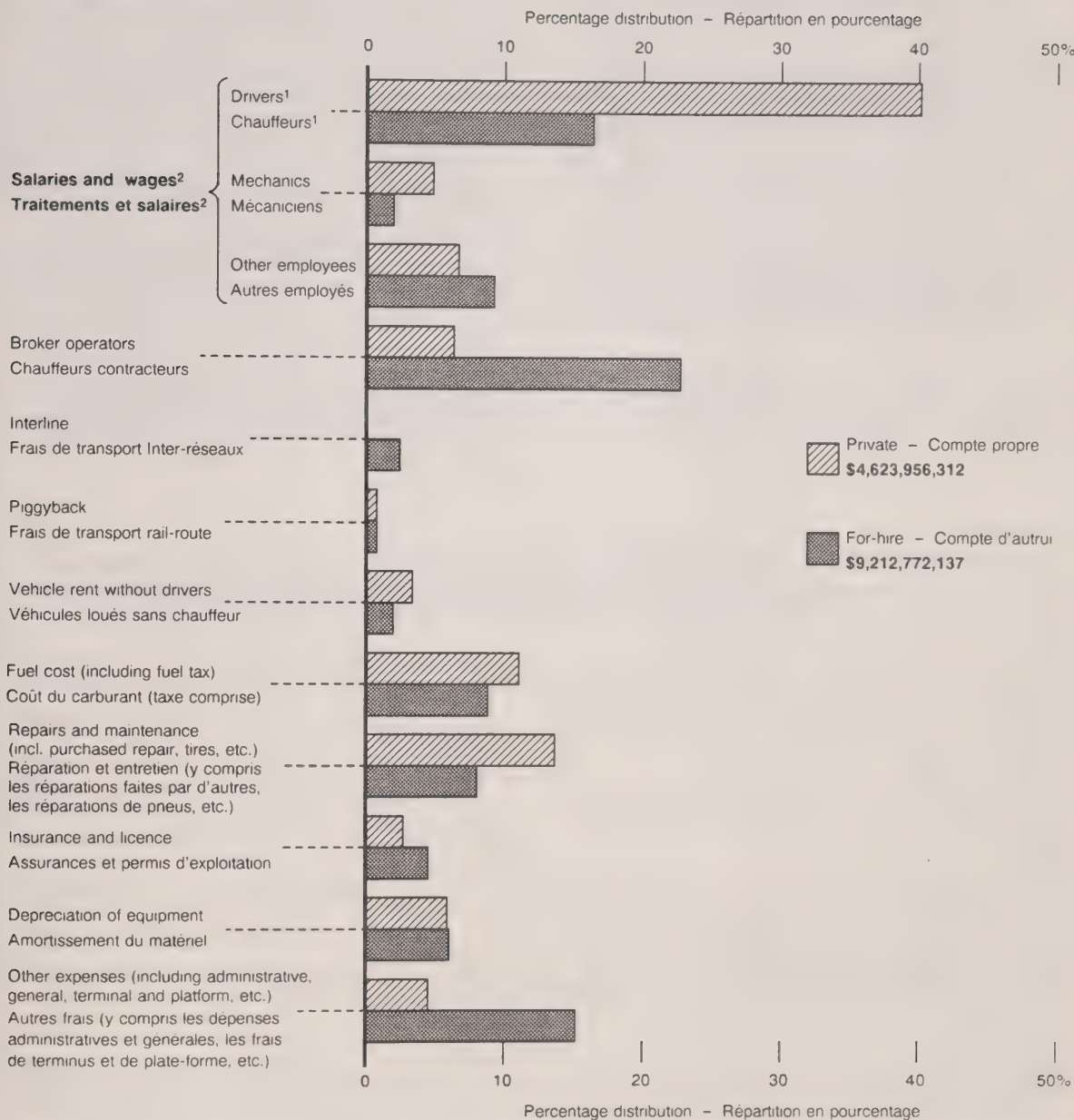
Figure 1.2

Operating Expenses of the Canadian Trucking Industry, 1988

Frais d'exploitation des entreprises canadiennes de camionnage, 1988

Total operating expenses:

Total, frais d'exploitation:



¹ Includes supervisors and helpers. - Y compris les surveillants et les aides.

² Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers. - Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3.

EMPLOYMENT

Figure 1.3 provides the distribution of total employees by category for the for-hire and private trucking sectors. A review of the data indicates that, in 1988, employees of the for-hire carriers, on average, earned over 7% more than employees of the private carriers. This contrasts with 1984 when employees of the private trucking sector were paid approximately 6% more than employees of the for-hire trucking sector.

- In 1988, the private trucking carriers employed, on average, two and half times the number of drivers and helpers (26 per firm) as compared to the for-hire trucking firms (10 per firm). For both sectors, the drivers and helpers represented the majority of the employees accounting for almost 78% of all employees in the private trucking sector and approximately 59% in the for-hire trucking sector.
- In terms of total number of employees, the private carriers reported twice the number of employees per reporting unit as compared to the for-hire carriers. Private carriers maintained an average strength of 34 employees per reporting unit as compared to approximately 17 for the for-hire sector.
- With a power unit fleet almost twice the size of for-hire trucking, the private trucking sector employed 10% more mechanics.

EMPLOI

La figure 1.3 indique, par catégorie, le nombre total d'employés des secteurs du camionnage pour compte d'autrui et pour compte propre. L'examen des données montre qu'en 1988, les employés des transporteurs pour compte d'autrui ont touché en moyenne une rémunération de 9 % supérieure à celle des employés des transporteurs pour compte propre. Ces chiffres contrastent avec ceux de 1984, alors que les employés du secteur pour compte propre touchaient environ 6 % de plus que les employés du secteur pour compte d'autrui.

- En 1988, les transporteurs pour compte propre employaient, en moyenne, deux fois et demie plus de chauffeurs et d'aides (26 par entreprise) que les entreprises de camionnage pour compte d'autrui (10 par entreprise). Dans les deux secteurs, les chauffeurs et les aides constituaient la majorité des employés, soit près de 78 % de l'effectif total du secteur du camionnage pour compte propre et 59 % de l'effectif du secteur du camionnage pour compte d'autrui.
- En ce qui concerne le nombre total d'employés, les transporteurs pour compte propre ont déclaré deux fois le nombre d'employés par transporteur par rapport aux transporteurs pour compte d'autrui. L'effectif dans le secteur du camionnage pour compte propre s'établissait en moyenne à 34 employés par unité déclarante comparativement à environ 17 dans le secteur pour compte d'autrui.
- Le secteur du camionnage pour compte propre disposait d'un parc d'unités motorisées presque deux fois supérieure à celui des entreprises pour compte d'autrui, et employait 10 % de mécaniciens en plus.

Figure 1.3

Employment Statistics of the Canadian Trucking Industry, 1988

Statistiques de l'emploi dans l'industrie du camionnage au Canada, 1988

		For-hire ¹	Private
		Compte d'autrui ¹	Compte propre
Number of reporting units – Nombre d'unités déclarantes		5,867	2,487
Drivers and helpers – Chauffeurs et aides			
Number – Nombre	No. – nbre	57,458	65,169
Salaries and wages – Traitements et salaires	\$	1,751,864,168	1,855,251,322
Average salaries and wages – Traitements et salaires moyens	\$	30,489	28,468
Mechanics – Mécaniciens			
Number – Nombre	No. – nbre	6,539	7,188
Salaries and wages – Traitements et salaires	\$	209,562,023	227,858,657
Average salaries and wages – Traitements et salaires moyens	\$	32,048	31,700
Other employees – Autres employés			
Number – Nombre	No. – nbre	34,001	11,734
Salaries and wages – Traitements et salaires	\$	1,017,442,448	310,408,693
Average salaries and wages – Traitements et salaires moyens	\$	29,924	26,454
Total			
Number – Nombre	No. – nbre	97,998	84,091
Salaries and wages – Traitements et salaires	\$	2,978,868,639	2,393,518,672
Average salaries and wages – Traitements et salaires moyens	\$	30,397	28,463

¹ Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers. – Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3

POWER UNITS

When examining figure 1.4, the following observations can be made:

Private truckers operate mainly straight trucks which represent more than 88% of their power unit fleet. Road tractors dominate (68%) the for-hire fleet.

Average distance travelled with straight trucks is significantly shorter for private carriers. Using 250 working days per year, the private carriers, on average, travelled 95 km a day as compared to 152 km for the for-hire truckers. This is an indication that local service is a more common practice for private truckers.

The average distance travelled per straight truck increased, in 1988, 10% for the for-hire sector, and decreased 2.5% for the private truckers. Similarly, the distance per road tractor increased 6.0% for the for-hire carriers and, more significantly, decreased by 3.5% over 1987 for an average of 76 437 km for private carriers.¹

¹ **Note:** It is important to remember that equipment operated by broker operators is excluded. This particularly affects for-hire trucking due to the extensive use of broker services by that sector.

UNITÉS MOTORISÉES

Les observations qui suivent s'appuient sur un examen de la figure 1.4.

- Les transporteurs pour compte propre utilisent surtout des camions, qui constituent plus de 88 % de leur parc d'unités motorisées. Chez les transporteurs pour compte d'autrui, les tracteurs routiers dominent (68 %).

- La distance moyenne parcourue par camion est nettement plus courte dans le cas des transporteurs pour compte propre. À raison de 250 jours ouvrables par année, les transporteurs pour compte propre ont parcouru en moyenne 95 km par jour et les transporteurs pour compte d'autrui, 152 km par jour. Cela signifie que le service local est une pratique plus répandue chez les transporteurs pour compte propre.

- En 1988, la distance moyenne parcourue par camion a augmenté de 10 % dans le secteur du camionnage pour compte d'autrui, et diminué de 2.5 % dans le secteur du camionnage pour compte propre. De même, par rapport à 1987, la distance parcourue par tracteur routier a augmenté de 6.0 % dans le cas des transporteurs pour compte d'autrui et, fait plus important, elle a diminué de 3.5 % dans le cas des transporteurs pour compte propre, ces derniers ayant parcouru en moyenne 76 437 km.

¹ **Note:** Il importe de rappeler que le matériel exploité par les chauffeurs contractants est exclu. Cette exclusion touche plus particulièrement les entreprises de camionnage pour compte d'autrui qui ont beaucoup recours aux services des chauffeurs contractants.

Figure 1.4

Power Units Operated (owned and leased) and Distance Travelled, 1988

Unités motorisées en service (possédées et louées) et distance parcourue, 1988

	For-hire Compte d'autrui	Private Compte propre
Number of reporting units – Nombre d'unités déclarantes	5,867	2,487
Number of straight trucks – Nombre de camions	17,727	92,353
Total distance travelled – Distance totale parcourue	km 674 685 421	2 203 215 134
Average distance per straight truck – Distance moyenne par camion	km 38 060	23 856
Number of road tractors – Nombre de tracteurs routiers	37,307	12,228
Total distance travelled – Distance totale parcourue	km 3 246 595 835	934 671 481
Average distance per road tractor – Distance moyenne par camion	km 87 024	76 437

TRUCKING INDUSTRY BY PROVINCE OR TERRITORY OF DOMICILE

Province or territory of domicile refers to the physical location of the reporting unit and not necessarily the area where trucking activity of the reporting unit takes place.

As shown in figure 1.5, most of the for-hire carriers are domiciled in Québec (25% of all carriers) and Ontario (24.7%). However, the Ontario domiciled carriers accounted for almost 43% of the total operating expenses which is more than twice the percentage represented by the Québec domiciled carriers (17%). This is a clear indication that carriers domiciled in Ontario are larger than those domiciled in Québec.

Alberta domiciled 17% of the for-hire carriers while British Columbia had 18%. In terms of operating expenses, Alberta carriers had a share of over 13% and British Columbia had a share of 10%.

Approximately 65% of all private truckers were domiciled in Ontario and Québec and they accounted for 68% of all operating expenses. Alberta and British Columbia had 21% of the private trucking carriers, who represent 22% of the total operating expenses.

The data indicate that the for-hire trucking and private trucking sectors are dominant, in terms of number of carriers and operating expenses, in four provinces; Québec, Ontario, Alberta and British Columbia.

LE SECTEUR DU CAMIONNAGE SELON LA PROVINCE OU LE TERRITOIRE DE DOMICILE

La province ou le territoire de domicile correspond à l'emplacement physique de l'unité déclarante et non nécessairement à la région où celle-ci effectue ses activités de camionnage.

Comme le montre la figure 1.5, la plupart des transporteurs pour compte d'autrui sont domiciliés au Québec (25 % du total) et en Ontario (24.7 %). Cependant, 43 % des dépenses d'exploitation totales sont attribuables aux transporteurs de l'Ontario, soit plus de deux fois la proportion observée pour les transporteurs domiciliés au Québec (17 %). Ces chiffres indiquent clairement que les entreprises domiciliées en Ontario sont plus grandes que celles domiciliées au Québec.

L'Alberta compte 17 % des transporteurs pour compte d'autrui, et la Colombie-Britannique, 18 %. En pourcentage des dépenses d'exploitation, la part des transporteurs de l'Alberta est de plus de 13 % et celle de la Colombie-Britannique, de 10 %.

Près de 65 % de toutes les entreprises de camionnage pour compte propre étaient domiciliées en Ontario et au Québec. Ces entreprises représentaient 68 % de toutes les dépenses d'exploitation. L'Alberta et la Colombie-Britannique comptaient 21 % des transporteurs pour compte propre, qui représentaient 22 % des dépenses d'exploitation totales.

Les données sur le nombre de transporteurs et les dépenses d'exploitation montrent que les secteurs du camionnage pour compte d'autrui et pour compte propre sont prépondérants dans quatre provinces, soit le Québec, l'Ontario, l'Alberta et la Colombie-Britannique.

Figure 1.5

The Canadian Trucking Industry Operating Expenses and Number of Firms by Province or Territory of Domicile, 1988

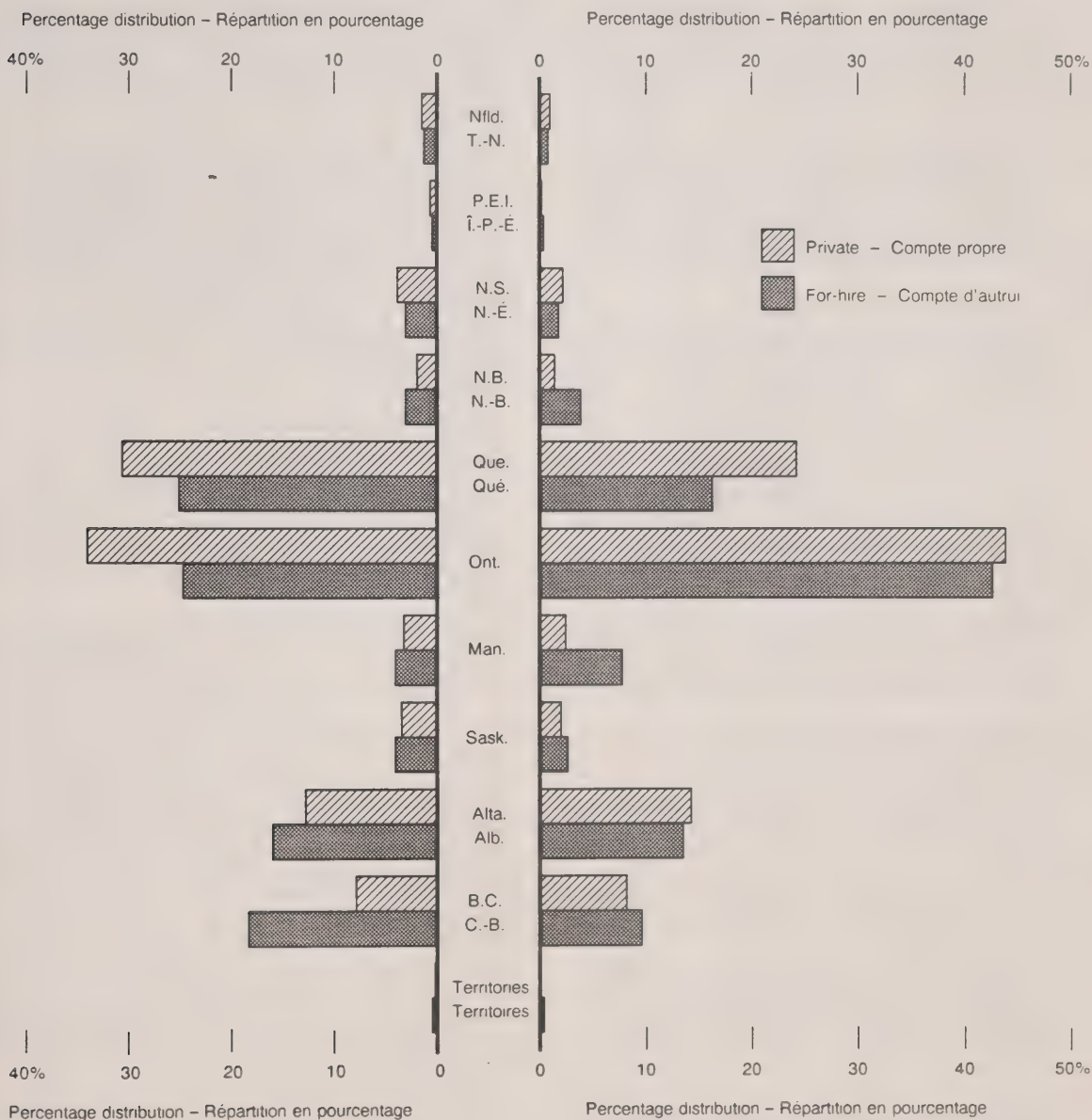
Frais d'exploitation des entreprises canadiennes de camionnage et nombre d'entreprises selon la province ou le territoire de domicile, 1988

Number of firms

Nombre d'entreprises

Operating expenses

Frais d'exploitation



INDUSTRY ACTIVITY

TONNES TRANSPORTED

Figure 1.6 presents a distribution of tonnage by region of origin or destination transported by the for-hire operators and private carriers. However, the figures exclude class III carriers, earning between \$100,00 and \$500,000 annually from intercity movements.

Between 1987 and 1988, there were major changes noted in the traffic pattern for both trucking sectors. The following observations, based on class I and II carriers only, summarize these changes:

- The for-hire trucking firms increased their tonnage carried by over 5% from 168.7 million tonnes in 1987 to 177.1 million tonnes in 1988; while the tonnage transported by private operators decreased approximately 0.5% to 66.9 million tonnes in 1988.
- With regard to the for-hire sector, in terms of region of origin, the tonnage carried, in 1988, increased for Ontario only, from 69.0 million tonnes in 1987 to 82.1 million tonnes in 1988 (18.8%). The largest decrease in the tonnage carried can be noted in British Columbia and Territories where the for-hire carriers transported 10.5% less tonnage than in 1987, 21.5 million tonnes in 1988 as compared to 24 million tonnes 1987.
- In 1988, the private carriers increased their activities in Manitoba, Saskatchewan and Alberta, increasing the volume carried to, from these provinces by approximately 12% and 16%.

Some significant fluctuations occurred between 1987 and 1988 with regard to interregional traffic:

- In 1988, private trucking carriers decreased their activities by approximately 55% to a total of 79.8 thousand tonnes carried between British Columbia and the Territories, and Manitoba, Saskatchewan and Alberta. In contrast, the tonnage moved from these three provinces to British Columbia and Territories increased more than twice, from 70.0 thousand tonnes in 1987 to 175.0 thousand tonnes in 1988.
- Similarly, the total weight of the private trucking shipments carried between Manitoba, Saskatchewan, Alberta and Ontario increased almost three times and traffic between the Quebec and Atlantic provinces increased by more than four times.

The intraregional movements show the same trend as the interregional movements:

- The shipments carried by for-hire carriers within British Columbia and the Territories decreased over 13% to 18.5 million tonnes in 1988. Ontario saw its total tonnage carried increased approximately 20% for a total of 74.9 million tonnes.
- Similarly, the private carriers increased their tonnage transported in British Columbia by 18% while the Atlantic provinces decreased their tonnage by 21.4%.

ACTIVITÉ DE L'INDUSTRIE

TONNES TRANSPORTÉES

La figure 1.6 présente la répartition, selon la région d'origine ou de destination, du tonnage transporté par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui et pour compte propre. Cependant, ces chiffres excluent les transporteurs de la catégorie III qui génèrent de \$100,000 à \$500,000 par année des mouvements interurbains.

Entre 1987 et 1988, d'importants changements ont été observés au niveau du trafic pour les deux secteurs de camionnage. Les observations suivantes, fondées sur les transporteurs des catégories I et II seulement, résument ces changements.

- Les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont augmenté de plus de 5% le tonnage transporté qui est passé de 168.7 millions de tonnes en 1987 à 177.1 millions de tonnes en 1988. Le tonnage transporté par les entreprises pour compte propre a diminué d'environ 0.5% pour s'établir à 66.9 millions de tonnes en 1988.
- En ce qui concerne le secteur du camionnage pour compte d'autrui, le tonnage transporté en 1988, selon la région d'origine, a augmenté en Ontario seulement, passant de 69.0 millions de tonnes en 1987 à 82.1 millions de tonnes en 1988 (18.8%). La plus importante diminution de tonnage transporté a été observée en Colombie-Britannique et dans les Territoires du Nord-Ouest où les transporteurs pour compte d'autrui ont transporté 10.5% moins de tonnage qu'en 1987, soit 21.5 millions de tonnes en 1988 comparativement à 24 millions de tonnes en 1987.
- En 1988, les transporteurs pour compte propre ont augmenté leurs activités au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta, le volume du fret à destination et en provenance de ces provinces ayant augmenté d'environ 12% et 16%.

Des fluctuations importantes ont été observées entre 1987 et 1988 au chapitre du trafic interrégional.

- En 1988, les transporteurs pour compte propre ont réduit leurs activités d'environ 55%, ayant transporté au total 79 800 tonnes entre la Colombie-Britannique et les Territoires, et le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta. Par contre, le tonnage transporté en provenance de ces provinces vers la Colombie-Britannique et les Territoires a augmenté plus de deux fois, passant de 70 000 tonnes en 1987 à 175 000 tonnes en 1988.
- De même, le poids total des expéditions que les transporteurs pour compte propre ont acheminé entre les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de l'Ontario a augmenté trois fois, et le trafic entre les provinces du Québec et de l'Atlantique, plus de quatre fois.
- Les principaux changements dans le trafic interrégional des transporteurs pour compte d'autrui ont été observés dans les provinces de l'Est et entre les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de l'Ontario. En 1988, le tonnage transporté du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta vers l'Ontario a diminué de plus de 19% pour s'établir à 1.13 million de tonnes, tandis que le poids total des expéditions entre le Québec et les provinces de l'Atlantique a augmenté de plus de 76% pour s'établir à 1.4 million de tonnes.

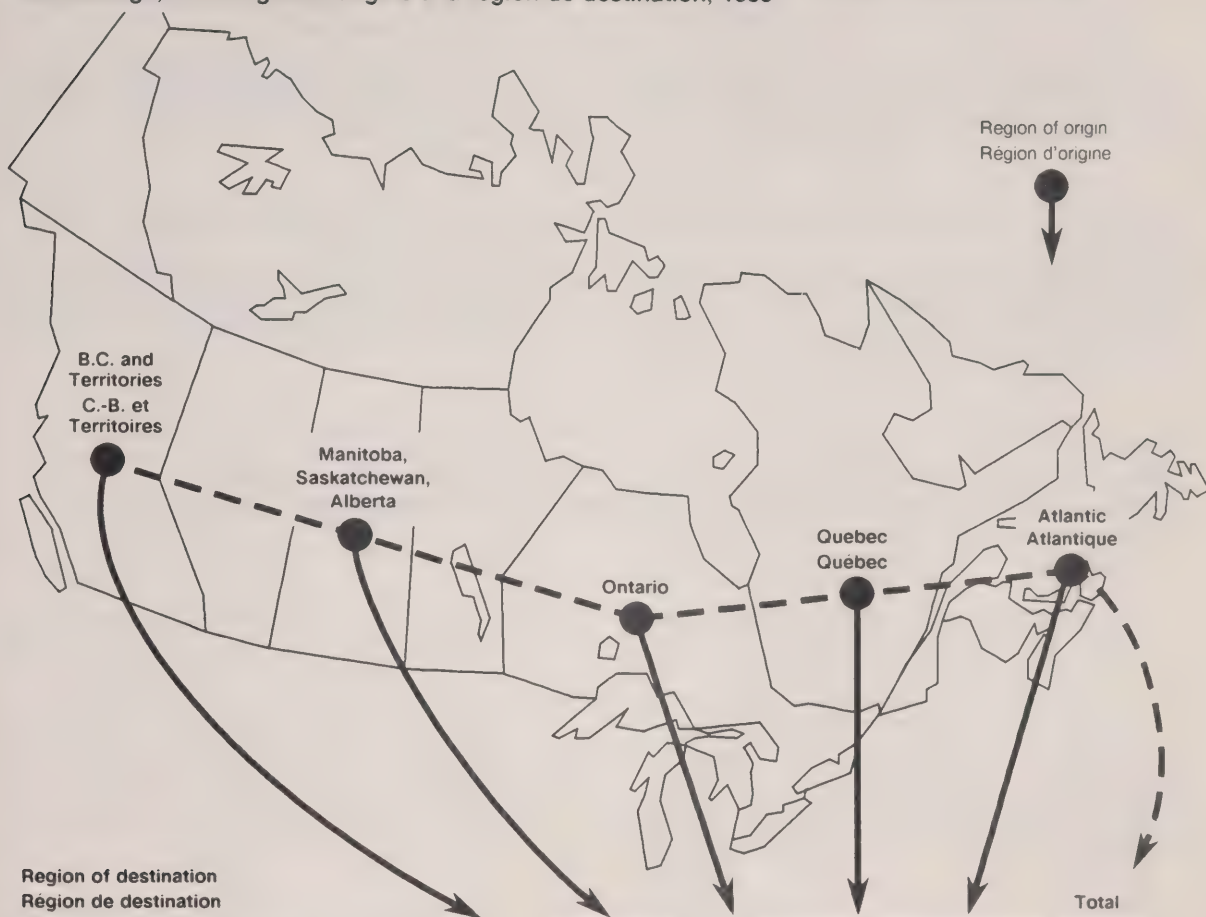
Les mouvements intrarégionaux affichent la même tendance que les mouvements interrégionaux.

- Le tonnage des expéditions transportées par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui à l'intérieur de la Colombie-Britannique et des Territoires a diminué de plus de 13% pour s'établir à 18.5 millions de tonnes en 1988. L'Ontario a enregistré une augmentation du tonnage total d'environ 20%, le tonnage s'établissant à 74.9 millions de tonnes.
- De même, les transporteurs pour compte propre ont accru de 18% le tonnage du fret transporté en Colombie-Britannique, tandis que les provinces de l'Atlantique ont vu leur tonnage diminuer de 21.4%.

Figure 1.6

Estimated Tonnes Transported Domestically by the Canadian Trucking Industry From Region of Origin to Region of Destination, 1988

Nombre estimatif de tonnes transportées domestiquement par les entreprises canadiennes de camionnage, de la région d'origine à la région de destination, 1988



Atlantic - Atlantique

Tonnes:(For-hire) - (Compte d'autrui)	8 205	49 009	747 036	1 429 855	11 488 608	13 722 713
Tonnes:(Private) - (Compte propre)	...	...	25 899	232 477	3 757 819	4 016 195

Quebec - Québec

Tonnes:(For-hire) - (Compte d'autrui)	77 071	269 111	5 092 585	22 197 185	603 183	28 239 135
Tonnes:(Private) - (Compte propre)	...	2 385	1 340 068	17 820 242	212 961	19 375 656

Ontario

Tonnes:(For-hire) - (Compte d'autrui)	216 389	1 135 168	74 929 062	4 692 804	549 328	81 522 751
Tonnes:(Private) - (Compte propre)	2 149	133 717	28 548 693	1 325 620	16 604	30 026 783

Manitoba, Saskatchewan, Alberta

Tonnes:(For-hire) - (Compte d'autrui)	2 680 421	27 791 871	1 042 720	238 709	24 463	31 778 184
Tonnes:(Private) - (Compte propre)	79 815	8 926 825	40 726	2 249	...	9 049 615

B.C. and Territories - C.-B. et Territoires

Tonnes:(For-hire) - (Compte d'autrui)	18 566 929	2 869 301	297 389	97 151	9 782	21 840 552
Tonnes:(Private) - (Compte propre)	4 287 145	175 442	2 410	...	...	4 464 997

Total

Tonnes:(For-hire) - (Compte d'autrui)	21 549 015	32 114 460	82 108 792	28 655 704	12 675 364	177 103 335
Tonnes:(Private) - (Compte propre)	4 369 109	9 238 369	29 957 796	19 380 588	3 987 384	66 933 246

TONNAGE AND DISTANCE

Figure 1.7 clearly indicates, that private carriers have significantly reduced their short distance movements. In 1988, 41% of the tonnage hauled by private firms carriers was carried over a distance of less than 100 km, as compared to 47% in 1987.

In the under 300 km range, the difference between the sectors is still significant. The for-hire carriers transported over 71% of total tonnage for movements less than 300 km as compared to 81% of the tonnage hauled by private trucking firms.

Over 6% of the tonnage was carried by the for-hire sector for distances greater than 1 000 km as compared to only 1.2% by the private truckers.

Note: For-hire tonnages represent only those for-hire carriers who earned \$500,000 or more in revenues from intercity trucking.

TONNES ET DISTANCE

La figure 1.7 montre clairement que les transporteurs pour compte propre ont diminué considérablement leurs mouvements sur de courts parcours. En 1988, le fret acheminé sur une distance de moins de 100 km a représenté 41 % du tonnage transporté par les entreprises pour compte propre, comparativement à 47 % en 1987.

Sur les parcours de moins de 300 km, la différence entre les deux secteurs est aussi prononcée. Les transporteurs pour compte d'autrui ont acheminé plus de 71 % du tonnage total sur des trajets de moins de 300 km comparativement à 81 % du tonnage pour les entreprises pour compte propre.

Les transporteurs pour compte d'autrui ont acheminé plus de 6 % du tonnage sur des distances dépassant 1,000 km, par rapport à 1.2 % dans le cas des transporteurs pour compte propre.

Note: Dans le cas du transport pour compte d'autrui, les données sur le nombre de tonnes ne tiennent compte que des transporteurs ayant tiré des recettes de \$500,000 ou plus des mouvements interurbains.

Figure 1.7

Estimated Tonnes Transported by the Canadian Trucking Industry by Distance Blocks, 1988

Nombre estimatif de tonnes transportées par les entreprises canadiennes de camionnage, selon la distance parcourue, 1988

Distance blocks	For-hire		Private	
Distance parcourue	Compte d'autrui		Compte propre	
km	Tonnes	%	Tonnes	%
0 - 24	...	...	...	...
25 - 49	28 644 238	16.2	7 643 384	11.3
50 - 99	39 704 611	22.4	19 911 309	29.3
100 - 199	36 355 802	20.5	16 003 161	23.6
200 - 299	21 623 717	12.2	11 524 458	17.0
300 - 399	11 889 608	6.7	3 795 390	5.6
400 - 499	7 910 416	4.5	2 974 414	4.4
500 - 599	6 844 822	3.9	2 957 261	4.4
600 - 699	4 992 198	2.8	787 279	1.2
700 - 799	3 440 518	1.9	824 370	1.2
800 - 899	2 256 273	1.3	519 518	0.8
900 - 999	2 135 292	1.2	157 797	0.2
1 000 and over - et plus	11 305 840	6.4	826 192	1.2
TOTAL¹	177 103 335	100.0	67 924 533	100.0

¹ Some totals may not add due to rounding. - Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

CHAPTER 2

MOTOR CARRIERS OF FREIGHT AND HOUSEHOLD GOODS MOVERS SURVEY

INTRODUCTION

The source of the data presented in this section is a census of Canadian-domiciled for-hire carriers of freight and household goods earning gross operating revenues of at least \$250,000 in 1987, and a sample of those with revenues between \$100,000 and \$250,000 in 1987. A census is taken of births to the industry.

The objective of the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey is to obtain information on the size, structure, and economic performance of the for-hire trucking industry. It is important to note that the following are excluded from the tabulations presented in this section:

- private carriers;
- owner operators;
- courier and messenger services; and
- motor carriers domiciled in the United States that cannot provide separate statistics for their Canadian operations.

A complete description of the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey, including data quality, exclusions from the survey and limitations, is provided in the Methods, Data Quality and Limitations section of this publication.

SUMMARY OF FINDINGS

- The 1988 total operating revenues of \$9,612 million represent a 2.8% increase over the \$9,345 million total recorded in 1987.
- The average operating revenue per revenue class 1 carrier (revenues of \$2 million and over) was \$10.1 million in 1988, unchanged from the 1987 average. The average operating revenue per class 2 carrier (revenues from \$500,000 - \$1,999,999) was also unchanged at \$1.1 million. The average revenue class 3 carrier (\$100,000 - \$499,999) earned operating revenues of \$257,000 in 1988, compared to \$235,000 in 1987.
- Corresponding to the 2.8% increase in operating revenues, the operating expenses increased by 3.0%, resulting in a deterioration of the operating ratio from .956 in 1987 to .958 in 1988.
- The 5,867 carriers reporting in 1988 had assets totalling \$5.3 billion, based on original cost.

CHAPITRE 2

ENQUÊTE SUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE MARCHANDISES ET LES ENTREPRISES DE DÉMÉNAGEMENT

INTRODUCTION

Les données de la présente section proviennent d'un recensement des transporteurs de marchandises et d'articles ménagers pour compte d'autrui domiciliés au Canada qui ont touché des recettes brutes d'exploitation d'au moins \$250,000 en 1987, et d'un échantillon de ceux qui ont touché des recettes variant entre \$100,000 et \$250,000 en 1987. Les créations d'entreprises sont également dénombrées.

L'objectif de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement est de recueillir des renseignements sur la taille, la structure et le rendement économique du secteur du camionnage pour compte d'autrui. Il est important de noter que les entreprises suivantes ont été exclues des totalisations de la présente section:

- les transporteurs pour compte propre;
- les chauffeurs contractants;
- les services de messageries;
- les transporteurs routiers domiciliés aux États-Unis qui ne peuvent pas fournir de statistiques distinctes sur leurs activités au Canada.

Pour obtenir une description complète de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement, y compris des renseignements sur les entreprises exclues de l'enquête, sur la qualité et les limites des données, se reporter à la section Méthodes, qualité et limites des données de la présente publication.

RÉSUMÉ DES RÉSULTATS

- Les recettes totales d'exploitation en 1988 ont totalisé \$9,612,000, ce qui représente une augmentation de 2.8 % par rapport aux recettes de \$9,345,000 enregistrées en 1987.
- Les recettes moyennes d'exploitation par transporteur de catégorie 1 (recettes de \$2 millions et plus) se sont chiffrées à \$10.1 millions en 1988 et sont demeurées inchangées par rapport à la moyenne de 1987. Les recettes moyennes d'exploitation par transporteur de catégorie 2 (recettes allant de \$500,000 à \$1,999,999) sont également demeurées inchangées à un \$1.1 million. Le transporteur de catégorie 3 (\$100,000 - \$499,999) a généré des recettes moyennes d'exploitation de \$257,000 en 1988 par rapport à \$235,000 en 1987.
- Parallèlement aux recettes d'exploitation, les dépenses d'exploitation ont augmenté de 3.0 %, ce qui a amené une détérioration du ratio d'exploitation qui est passé de 0.956 en 1987 à 0.958 en 1988.
- En 1988, les 5,867 transporteurs déclarants disposaient d'un actif de \$5.3 milliards établi à partir de la valeur d'origine.

- Employment in the industry decreased from 102,178 in 1987 to 97,998 in 1988. The average compensation per employee in 1988 was \$30,397, a 3.2% increase from the previous year. Payments to owner operators as a proportion of total expenses also increased, from 21.5% in 1987 to 22.9% in 1988.
- There was a slight decrease of less than one half of one percent in the total equipment operated, from 166,232 in 1987 to 165,739 in 1988.
- Average fuel consumption remained static from 1987 to 1988, at 52.2 litres per 100 kilometres.
- Payments to owner operators as a proportion of total expenses increase from 21.5% in 1987 to 22.9% in 1988.
- Of the 5,867 carriers reporting, 26.2% were mainly engaged in transporting general freight (earning 49.1% of total revenue), 25.3% in transporting forest products (earning 8.0% of total revenue), 27.3% in transporting bulk liquids, dump products, and household goods (earning 17.6% of total revenue), and the remaining 21.2% carried other commodities (earning 25.4% of total revenue).
- The operating ratio of the carriers transporting forest products was the best at .922. The general freight carriers experienced the highest ratio, .969.
- In 1988, 691 carriers reported revenues of \$2 million or more, compared to 655 in 1987. These carriers generated 72.7% of the industry's gross operating revenues and operated 73.2% of the total revenue equipment.
- Carriers domiciled in the provinces of Québec and Ontario accounted for 49.7% of the Canada total in terms of numbers, and accounted for 59.1% of operating revenues, 60.8% of equipment operated, and 60.3% of employment.
- A major proportion (72.4%) of the carriers were involved in the intercity movements of freight. They earned 89.1% of the total industry revenues.
- Though only 31.4% of carriers were involved in interprovincial freight transport, they accounted for 66.9% of the total operating revenues.
- The number of carriers engaged in international movements decreased from 1,335 in 1987 to 1,305 in 1988. These carriers reported total operating revenues of \$5.1 billion with \$1.6 billion attributable to international movements. Almost 58.0% of the international carriers were domiciled in Québec and Ontario. Though the total operating revenue was only 1.8% higher in 1988 than in 1987, the portion attributable to international movements increased 11.1%.
- Le nombre d'employés du secteur a diminué pour passer de 102,178 en 1987 à 97,998 en 1988. La rémunération moyenne par employé en 1988 a été de \$30,397, en hausse de 3.2 % par rapport à l'année précédente. La rémunération des chauffeurs contractants, en pourcentage des dépenses totales, a également augmenté, passant de 21.5 % en 1987 à 22.9 % en 1988.
- L'utilisation du matériel productif a quelque peu diminué (moins de la moitié d'un point), pour passer de 166,232 en 1987 à 165,739 en 1988.
- La consommation moyenne de carburant est demeurée stable de 1987 à 1988, à 52.2 litres par 100 kilomètres.
- La rémunération des chauffeurs contractants, en pourcentage des dépenses totales, a augmenté pour passer de 21.5 % en 1987 à 22.9 % en 1988.
- Sur les 5,867 transporteurs déclarants, 26.2 % transportaient principalement du fret ordinaire (générant 49.1 % des recettes totales), 25.3 %, des produits forestiers (générant 8.0 % des recettes totales), 27.3 %, des liquides en vrac, des articles ménagers et des marchandises transportées par camion à benne (générant 17.6 % des recettes totales), et 21.2 %, d'autres marchandises (générant 25.4 % des recettes totales).
- Ce sont les transporteurs des produits forestiers qui ont enregistré le meilleur ratio d'exploitation à .922. Les transporteurs de fret ordinaire ont enregistré le ratio le plus élevé (.969).
- En 1988, 691 transporteurs ont déclaré des recettes de \$2 millions ou plus par rapport à 655 transporteurs en 1987. Ces entreprises ont généré 72.7 % des recettes brutes d'exploitation du secteur et ont exploité 73.2 % du matériel productif de l'ensemble des entreprises.
- Les transporteurs domiciliés au Québec et en Ontario comptaient pour 49.7 % de l'ensemble du secteur, 59.1 % des recettes d'exploitation, 60.8 % du matériel productif et 60.3 % de l'effectif.
- Les entreprises qui transportent des marchandises sur des par cours interurbains représentent une proportion importante des transporteurs (72.4%). Ils ont touché 89.1% des recettes totales du Secteur.
- Bien que 31.4 % seulement des transporteurs ont enregistré des mouvements interprovinciaux, ils ont représenté 66.9 % des recettes totales d'exploitation.
- Le nombre de transporteurs effectuant des trajets internationaux a diminué, passant de 1,335 en 1987 à 1,305 en 1988. Ces transporteurs ont déclaré des recettes totales d'exploitation de \$5.1 milliards, \$1.6 milliard de ce montant étant imputable aux mouvements internationaux. Près de 58.0 % des transporteurs internationaux étaient domiciliés au Québec et en Ontario. Bien que les recettes totales d'exploitation n'étaient que de 1.8 % supérieures en 1988 par rapport à 1987, la portion attribuable aux mouvements internationaux a augmenté de 11.1 %.

Figure 2.1

For-hire Trucking: A Comparison for the years 1987 and 1988

Le camionnage pour compte d'autrui, une comparaison des années 1987 et 1988

		Revenues \$2,000,000 and over		Revenues \$500,000- 1,999,999		Revenues \$100,000- 499,999		Total ¹	
		Recettes \$2,000,000 et plus		Recettes \$500,000- 1,999,999		Recettes \$100,000- 499,999			
		1987	1988	1987	1988	1987	1988 ²	1987	1988 ²
Carriers reporting – Transporteurs déclarants	No. – Nbre	655	691	1,482	1,531	4,592	3,645	6,729	5,867
Operating revenues – Total – Recettes d'exploitation	\$'000,000	6,624	6,992	1,641	1,684	1,080	936	9,345	9,612
Equipment operated – Matériel productif utilise:									
Straight trucks – Camions	No. – Nbre	7,999	7,596	5,313	4,927	6,061	5,204	19,373	17,727
Road tractors – Tracteurs routiers	" "	23,906	24,757	8,020	7,989	6,038	4,561	37,964	37,307
Semi-trailers – Semi- remorques	" "	77,111	80,681	13,109	13,880	6,216	4,269	96,436	98,830
Full trailers – Remorques	" "	2,417	2,044	1,436	1,147	954	1,252	4,807	4,443
Other equipment – Autre matériel productif	" "	6,380	6,262	1,010	951	262	219	7,652	7,432
Equipment – Total – Matériel productif	" "	117,813	121,340	28,888	28,894	19,531	15,505	166,232	165,739

¹ Some totals may not add due to rounding. – Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies.

² These figures include carriers which were added to the survey universe for the first time in 1988 – Ces données comprennent les transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui qui ont été ajoutés à l'univers pour la première fois en 1988

Figure 2.2

For-hire trucking, 1988: Summary Statistics by Province or Territory of Domicile

Le camionnage pour compte d'autrui, 1988: Statistiques sommaires, par province ou territoire de domicile

	Canada ¹	New-found-land Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard	Nova Scotia Nouvelle-Écosse	New Brunswick Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario
Number – Nombre							
Carriers reporting – Transporteurs déclarants	5,867	75	31	174	170	1,464	1,452
Thousands of dollars – Milliers de dollars							
Operating revenues – Total – Recettes d'exploitation	9,611,711	79,669	40,978	177,523	382,967	1,598,019	4,084,174
Operating expenses – Total – Frais d'exploitation	9,212,772	75,045	40,814	173,251	362,207	1,512,891	3,937,483
Net operating revenues – Recettes nettes d'exploitation	399,056	4,624	164	4,272	20,760	85,128	146,719
Number – Nombre							
Number of employees (including working owners) – Nombre d'employés (propriétaires actifs inclus)	99,397	990	396	2,150	3,128	16,827	43,134
Equipment – Matériel productif:							
Trucks – Camions	17,727	282	75	517	424	3,717	7,205
Road tractors – Tracteurs routiers	37,307	307	127	827	927	7,097	15,818
Semi-trailers – Semi-remorques	98,830	532	256	1,653	3,170	14,239	46,068
Full trailers – Remorques	4,443	144	15	76	52	1,012	888
Other equipment – Autre matériel productif	7,432	7	27	158	111	1,821	2,873
Equipment – Total – Matériel productif	165,739	1,272	500	3,231	4,684	27,886	72,852

	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest
Number – Nombre						
Carriers reporting – Transporteurs déclarants	240	233	936	1,068	11	13
Thousands of dollars – Milliers de dollars						
Operating revenues – Total – Recettes d'exploitation	736,930	249,711	1,304,413	907,110	25,220	24,995
Operating expenses – Total – Frais d'exploitation	720,141	240,980	1,230,371	870,913	24,547	24,129
Net operating revenues – Recettes nettes d'exploitation	16,789	8,732	74,133	36,194	674	866
Number – Nombre						
Number of employees (including working owners) – Nombre d'employés (propriétaires actifs inclus)	8,277	2,648	13,033	8,316	242	256
Equipment – Matériel productif:						
Trucks – Camions	821	529	2,342	1,710	37	68
Road tractors – Tracteurs routiers	2,825	989	5,153	3,130	47	60
Semi-trailers – Semi-remorques	9,706	2,494	13,460	6,967	126	159
Full trailers – Remorques	463	109	1,184	486	0	14
Other equipment – Autre matériel productif	1,021	55	866	489	1	3
Equipment – Total – Matériel productif	14,836	4,176	23,005	12,782	211	304

¹ Some totals may not add due to rounding - Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies

Figure 2.3

For-hire Trucking, 1988: Summary Statistics, by Principal Type of Transportation Activity

Le camionnage pour compte d'autrui, 1988: Statistique sommaire, par principaux types d'activité de transport

	Total ¹	Activity – Activité					
		General freight	Bulk liquids	Dump trucking	Forest products	Other commodities	Household goods
		Marchandises générales	Liquides en vrac	Déchargements	Produits forestiers	Autres marchandises	Articles Ménagers
Number – Nombre							
Carriers reporting – Transporteurs déclarants	5,867	1,540	577	690	1,482	1,244	334
Thousands of dollars – Milliers de dollars							
Operating revenues – Total – Recettes d'exploitation	9,611,711	4,715,540	798,106	418,479	770,235	2,437,398	471,953
Local – Locales	1,269,069	574,773	105,152	145,144	60,183	225,944	157,873
Intercity – Interurbaines	8,057,838	4,131,379	656,884	263,056	538,170	2,154,880	313,469
Off-highway – Chemins privés	284,804	9,388	36,070	10,279	171,882	56,574	611
Operating expenses – Total – Dépenses d'exploitation	9,212,772	4,570,420	750,932	390,256	710,311	2,337,327	453,526
Operating ratio – Ratio d'exploitation	0.958	0.969	0.941	0.933	0.922	0.959	0.961
Number of employees – Nombre d'employés	97,998	48,648	7,750	4,143	6,974	21,979	8,504
Thousands of dollars – Milliers de dollars							
Salaries and wages ² – Total – Rémunération ²	2,978,869	1,572,011	248,140	96,717	180,444	686,359	195,197
Assets – Total – de l'actif	5,258,424	2,488,589	614,007	215,828	412,048	1,282,566	245,387
Liabilities – Total – du passif	3,614,243	1,776,376	381,363	145,943	259,496	893,983	157,080
Owner(s) equity – Total – de l'avoir des actionnaires	1,644,182	712,213	232,643	69,885	152,552	388,582	88,306
Number – Nombre							
Total equipment operated – Matériel productif en opération	165,739	89,013	13,180	6,514	10,445	40,844	5,743
Straight trucks – Camions	17,727	8,305	1,563	1,647	1,087	2,927	2,198
Road tractors – Tracteurs routiers	37,307	17,342	2,966	1,787	3,739	10,141	1,332
Semi-trailers – Semi-remorques	98,830	56,242	7,322	2,748	4,836	25,778	1,904
Other – Autres	11,875	7,124	1,329	332	783	1,998	309

¹ Some totals may not add due to rounding. – Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies² Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers. – Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3

Figure 2.4

For-hire Trucking, 1988: Summary Statistics for Local and Off-Highway Carriers

			Canada	Newfoundland Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard
No.		No.			
1	Carriers reporting	No.	1,622	30	4
2	Total operating revenues	\$	1,046,522,499	10,074,269	1,575,061
3	Local	"	649,937,437	7,953,038	1,575,061
4	Intercity	"	199,879,003	1,918,441	-
5	Off-highway	"	196,706,059	202,790	-
6	Total operating expenses	"	986,712,657	8,771,098	1,404,707
7	Transportation expenses	"	616,808,048	5,651,833	657,393
8	Maintenance and garage expenses	"	103,750,750	1,059,509	128,333
9	Terminal expenses	"	26,802,106	28,224	22,027
10	Administration and general expenses "		239,351,753	2,031,532	596,954
11	Total number of employees		13,930	232	14
12	Total salaries and wages¹	\$	353,391,448	3,143,087	340,779
13	Total assets	"	555,712,540	5,403,803	557,543
14	Total liabilities	"	363,455,079	3,990,974	327,007
15	Total owner's equity	"	192,257,461	1,412,829	230,536
16	Total equipment operated	No.	16,658	190	16
17	Straight trucks	"	5,360	87	-
18	Road tractors	"	4,003	50	11
19	Semi-trailers	"	5,882	35	-
20	Other	"	1,413	18	5
			Nova Scotia Nouvelle-Écosse	New Brunswick Nouveau-Brunswick	Québec
1	Carriers reporting	No.	23	28	459
2	Total operating revenues	\$	10,949,655	7,579,519	311,369,694
3	Local	"	7,752,636	2,652,998	205,166,337
4	Intercity	"	2,526,939	1,549,707	58,363,624
5	Off-highway	"	670,080	3,376,814	47,839,733
6	Total operating expenses	"	11,088,133	6,320,990	289,185,953
7	Transportation expenses	"	6,320,992	3,776,426	180,806,918
8	Maintenance and garage expenses	"	1,141,609	996,637	32,990,919
9	Terminal expenses	"	728,285	68,259	7,793,209
10	Administration and general expenses "		2,897,247	1,479,668	67,594,907
11	Total number of employees		178	110	4,088
12	Total salaries and wages¹	\$	3,874,804	2,113,654	104,438,265
13	Total assets	"	4,664,704	2,609,906	174,449,040
14	Total liabilities	"	2,935,322	906,247	109,258,267
15	Total owner's equity	"	1,729,382	1,703,659	65,190,773
16	Total equipment operated	No.	205	133	4,731
17	Straight trucks	"	58	33	1,753
18	Road tractors	"	49	36	1,079
19	Semi-trailers	"	84	39	1,387
20	Other	"	14	25	512

¹ Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers.

Figure 2.4

Le camionnage pour compte d'autrui, 1988: Statistiques sommaires concernant les transporteurs locaux et opérant sur des chemins privés

Ontario	Manitoba	Saskatchewan				N°
330	60	31	Nbre	Transporteurs déclarants		1
297,181,508	31,319,963	31,176,002	\$	Total, recettes d'exploitation		2
217,025,253	27,827,932	21,875,743	"	Locales		3
61,603,610	2,746,429	5,132,406	"	Interurbaines		4
18,552,645	745,602	4,167,853	"	Chemins privés		5
284,720,382	32,087,586	30,076,321	"	Total, dépenses d'exploitation		6
174,696,999	20,489,174	21,458,599	"	Frais de transport		7
25,008,036	2,866,155	3,208,597	"	Entretien du matériel productif et frais de garage		8
10,611,574	398,010	318,021	"	Frais de terminus		9
74,403,773	8,334,247	5,091,104	"	Frais d'administration et frais généraux		10
4,348	608	315		Nombre d'employés		11
110,582,823	11,403,125	9,074,308	\$	Rémunération totale¹		12
175,200,172	21,476,001	15,617,948	"	Total de l'actif		13
123,473,556	13,800,400	7,934,964	"	Total du passif		14
51,726,616	7,675,601	7,682,984	"	Total de l'avoir des actionnaires		15
5,064	667	434	Nbre	Total du matériel productif en opération		16
1,647	253	120	"	Camions		17
1,158	171	106	"	Tracteurs routiers		18
1,911	186	203	"	Semi-remorques		19
348	57	5	"	Autres		20
Alberta	British Columbia	Yukon and Northwest Territories				
	Colombie-Britannique	Yukon et Territoires du Nord-Ouest				
243	410	4	Nbre	Transporteurs déclarants		1
133,253,353	207,046,553	4,996,922	\$	Total, recettes d'exploitation		2
61,626,796	93,393,790	3,087,852	"	Locales		3
25,193,003	39,528,015	1,316,829	"	Interurbaines		4
46,433,554	74,124,748	592,241	"	Chemins privés		5
125,054,017	193,446,717	4,556,753	"	Total, dépenses d'exploitation		6
78,811,457	121,564,118	2,574,139	"	Frais de transport		7
14,358,664	21,631,318	360,973	"	Entretien du matériel productif et frais de garage		8
2,782,881	3,772,124	279,492	"	Frais de terminus		9
29,101,015	46,479,157	1,342,149	"	Frais d'administration et frais généraux		10
1,641	2,326	70		Nombre d'employés		11
40,041,352	66,488,907	1,890,344	\$	Rémunération totale¹		12
65,754,597	86,723,433	3,255,393	"	Total de l'actif		13
40,832,471	57,604,431	2,391,440	"	Total du passif		14
24,922,126	29,119,002	863,953	"	Total de l'avoir des actionnaires		15
2,008	3,139	71	Nbre	Total du matériel productif en opération		16
642	727	40	"	Camions		17
494	836	13	"	Tracteurs routiers		18
757	1,274	6	"	Semi-remorques		19
115	302	12	"	Autres		20

¹ Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3

Figure 2.5

For-hire Trucking, 1988: Summary Statistics for Intercity Carriers

No.			Canada	New-found-land Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince-Edouard	Nova Scotia Nouvelle-Ecosse
1	Carriers reporting	No.	4,245	45	27	151
2	Total operating revenues	\$	8,565,188,402	69,595,048	39,403,132	166,573,468
3	Local	"	619,131,152	5,097,271	1,223,586	9,848,227
4	Intercity	"	7,857,959,384	63,814,011	38,179,546	155,171,396
5	Off-highway	"	88,097,866	683,766	-	1,553,845
6	Total operating expenses	"	8,226,059,480	66,274,139	39,409,248	162,163,020
7	Transportation expenses	"	5,339,545,714	43,172,625	28,625,804	106,465,404
8	Maintenance and garage expenses	"	666,435,284	6,449,967	2,851,729	17,205,384
9	Terminal expenses	"	534,539,334	3,661,162	1,454,462	5,490,538
10	Administration and general expenses	"	1,685,539,148	12,990,385	6,477,253	33,001,694
11	Total number of employees		84,068	749	377	1,914
12	Total salaries and wages¹	\$	2,625,477,191	17,071,775	7,532,577	49,140,584
13	Total assets	"	4,702,711,614	36,601,901	20,081,606	105,067,396
14	Total liabilities	"	3,250,787,473	24,745,493	13,406,102	90,749,212
15	Total owner's equity	"	1,451,924,141	11,856,408	6,675,504	14,318,184
16	Total equipment operated	No.	149,081	1,082	484	3,026
17	Straight trucks	"	12,367	195	75	459
18	Road tractors	"	33,304	257	116	778
19	Semi-trailers	"	92,948	497	256	1,569
20	Other	"	10,462	133	37	220
			New Brunswick Nouveau-Brunswick	Québec		Ontario
1	Carriers reporting	No.	142	1,005		1,122
2	Total operating revenues	\$	375,387,952	1,286,649,318		3,786,992,953
3	Local	"	8,470,797	76,214,384		311,380,566
4	Intercity	"	365,138,435	1,201,180,827		3,460,664,674
5	Off-highway	"	1,778,720	9,254,107		14,947,713
6	Total operating expenses	"	355,886,484	1,223,704,706		3,652,763,411
7	Transportation expenses	"	248,563,086	800,675,821		2,290,027,493
8	Maintenance and garage expenses	"	24,544,620	129,459,626		258,181,609
9	Terminal expenses	"	24,152,393	40,900,005		316,358,323
10	Administration and general expenses	"	58,626,385	252,669,254		788,195,986
11	Total number of employees		2,936	12,545		38,448
12	Total salaries and wages¹	\$	79,997,961	348,768,035		1,318,427,128
13	Total assets	"	186,773,239	822,266,789		1,983,820,555
14	Total liabilities	"	109,893,492	555,332,011		1,380,127,450
15	Total owner's equity	"	76,879,747	266,934,778		603,693,105
16	Total equipment operated	No.	4,551	23,155		67,788
17	Straight trucks	"	391	1,964		5,558
18	Road tractors	"	891	6,018		14,660
19	Semi-trailers	"	3,131	12,852		44,157
20	Other	"	138	2,321		3,413

¹ Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers.

Figure 2.5

Le camionnage pour compte d'autrui, 1988: Statistiques sommaires concernant les transporteurs interurbains

Manitoba	Saskatchewan	Alberta			N°
180	202	693	Nbre	Transporteurs déclarants	1
705,609,588	218,535,268	1,171,160,118	\$	Total, recettes d'exploitation	2
48,774,735	12,774,303	89,544,095	"	Locales	3
654,104,437	202,785,199	1,057,819,390	"	Interurbaines	4
2,730,416	2,975,766	23,796,633	"	Chemins privés	5
688,053,235	210,903,366	1,105,317,614	"	Total, dépenses d'exploitation	6
438,530,352	146,831,786	734,052,746	"	Frais de transport	7
42,906,366	17,368,734	103,970,598	"	Entretien du matériel productif et frais de garage	8
73,968,631	4,758,389	48,275,108	"	Frais de terminus	9
132,647,886	41,944,457	219,019,162	"	Frais d'administration et frais généraux	10
7,556	2,272	11,215		Nombre d'employés	11
229,864,962	56,429,248	339,885,505	\$	Remunération totale¹	12
408,832,631	99,355,868	691,618,568	"	Total de l'actif	13
279,894,180	72,523,271	468,888,695	"	Total du passif	14
128,938,451	26,832,597	222,729,873	"	Total de l'avoir des actionnaires	15
14,169	3,742	20,997	Nbre	Total du matériel productif en opération	16
568	409	1,700	"	Camions	17
2,654	883	4,659	"	Tracteurs routiers	18
9,520	2,291	12,703	"	Semi-remorques	19
1,427	159	1,935	"	Autres	20
British Columbia		Northwest Territories			
Colombie-Britannique	Yukon	Territoires du Nord-Ouest			
658	11	9	Nbre	Transporteurs déclarants	1
700,063,047	25,220,304	19,998,206	\$	Total, recettes d'exploitation	2
55,548,142	63,496	191,548	"	Locales	3
614,287,618	25,083,856	19,729,995	"	Interurbaines	4
30,227,287	72,952	76,663	"	Chemins privés	5
677,465,813	24,546,567	19,571,877	"	Total, dépenses d'exploitation	6
476,325,256	13,862,309	12,413,032	"	Frais de transport	7
59,345,196	2,899,746	1,251,709	"	Entretien du matériel productif et frais de garage	8
13,888,113	223,570	1,408,640	"	Frais de terminus	9
127,907,248	7,560,942	4,498,496	"	Frais d'administration et frais généraux	10
5,632	242	182		Nombre d'employés	11
164,473,662	8,810,650	5,075,104	\$	Remunération totale¹	12
329,566,318	9,674,680	9,052,063	"	Total de l'actif	13
242,588,005	6,560,611	6,078,951	"	Total du passif	14
86,978,313	3,114,069	2,973,112	"	Total de l'avoir des actionnaires	15
9,643	211	233	Nbre	Total du matériel productif en opération	16
983	37	28	"	Camions	17
2,294	47	47	"	Tracteurs routiers	18
5,693	126	153	"	Semi-remorques	19
673	1	5	"	Autres	20

¹ Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3

Figure 2.6

For-hire Trucking, 1988: Summary Statistics for Interprovincial Carriers

No.			Canada	New-found-land Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard	Nova Scotia Nouvelle-Écosse
1	Carriers reporting	No.	1,841	22	28	88
2	Total operating revenues	\$	6,429,192,103	42,490,851	39,459,198	143,346,279
3	Intraprovincial	"	2,737,155,363	12,669,969	4,709,146	72,847,565
4	Interprovincial	"	2,503,043,783	26,840,042	31,788,347	56,573,129
5	International	"	1,188,992,956	2,980,840	2,961,705	13,925,585
6	Total operating expenses	"	6,211,460,053	41,413,432	39,310,318	141,457,031
7	Transportation expenses	"	4,005,717,763	26,793,439	28,491,199	92,985,954
8	Maintenance and garage expenses	"	473,907,767	4,074,891	2,677,726	14,278,498
9	Terminal expenses	"	463,009,646	1,897,026	1,464,070	5,383,439
10	Administration and general expenses	"	1,268,824,876	8,648,076	6,677,323	28,809,140
11	Total number of employees		63,174	428	365	1,641
12	Total salaries and wages¹	\$	1,991,236,249	11,066,784	7,330,219	43,086,064
13	Total assets	"	3,499,448,664	21,670,399	19,536,930	93,472,299
14	Total liabilities	"	2,486,450,001	16,407,094	13,154,816	84,619,167
15	Total owner's equity	"	1,012,998,663	5,263,305	6,382,114	8,853,132
16	Total equipment operated	No.	110,276	588	471	2,664
17	Straight trucks	"	8,428	126	63	393
18	Road tractors	"	23,082	130	119	634
19	Semi-trailers	"	70,815	269	254	1,434
20	Other	"	7,951	63	35	203
			New Brunswick Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	
1	Carriers reporting	No.	79	393	453	
2	Total operating revenues	\$	353,318,650	809,291,014	2,778,229,366	
3	Intraprovincial	"	97,132,480	387,764,663	1,263,320,964	
4	Interprovincial	"	203,622,916	247,820,078	911,820,612	
5	International	"	52,563,255	173,706,273	603,087,790	
6	Total operating expenses	"	335,764,010	768,111,648	2,699,853,664	
7	Transportation expenses	"	235,748,598	515,526,619	1,637,908,989	
8	Maintenance and garage expenses	"	21,765,023	78,742,736	183,641,767	
9	Terminal expenses	"	23,929,330	19,397,461	279,945,473	
10	Administration and general expenses	"	54,321,059	154,444,832	598,357,434	
11	Total number of employees		2,672	7,462	29,693	
12	Total salaries and wages¹	\$	73,798,952	208,545,202	1,009,738,011	
13	Total assets	"	176,167,722	511,584,853	1,412,307,999	
14	Total liabilities	"	104,972,879	361,000,781	1,005,060,793	
15	Total owner's equity	"	71,194,843	150,584,072	407,247,206	
16	Total equipment operated	No.	4,070	14,342	48,909	
17	Straight trucks	"	335	1,106	4,187	
18	Road tractors	"	723	3,599	9,972	
19	Semi-trailers	"	2,898	8,173	32,254	
20	Other	"	114	1,464	2,496	

¹ Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers.

Note: Due to the definitions for interprovincial and international carriers (see Glossary), data presented in Figures 2.6 and 2.7 contain duplication

Figure 2.6

Le camionnage pour compte d'autrui, 1988: Statistiques sommaires concernant les transporteurs interprovinciaux

Manitoba	Saskatchewan	Alberta				N°
103	136	350	Nbre	Transporteurs déclarants		1
679,230,098	203,395,441	944,145,153	\$	Total, recettes d'exploitation		2
127,956,262	86,564,747	449,279,959	"	Intraprovinciales		3
472,073,743	85,339,207	362,839,080	"	Interprovinciales		4
79,200,093	31,491,487	132,026,114	"	Internationales		5
665,373,181	196,517,119	895,502,222	"	Total, dépenses d'exploitation		6
425,164,676	140,266,156	601,390,706	"	Frais de transport		7
40,469,565	15,156,807	79,935,935	"	Entretien du matériel productif et frais de garage		8
73,386,928	4,518,864	43,699,233	"	Frais de terminus		9
126,352,012	36,575,292	170,476,348	"	Frais d'administration et frais généraux		10
7,204	1,958	8,568		Nombre d'employés		11
221,817,519	49,952,767	268,901,059	\$	Rémunération totale¹		12
398,775,445	92,942,481	565,467,398	"	Total de l'actif		13
276,137,766	68,042,028	396,757,520	"	Total du passif		14
122,637,679	24,900,453	168,709,878	"	Total de l'avoir des actionnaires		15
13,461	3,437	16,542	Nbre	Total du matériel productif en opération		16
454	320	885	"	Camions		17
2,447	766	3,518	"	Tracteurs routiers		18
9,208	2,217	10,409	"	Semi-remorques		19
1,352	134	1,730	"	Autres		20
British Columbia		Northwest Territories				
Colombie-Britannique	Yukon	Territoires du Nord-Ouest				
174	7	8	Nbre	Transporteurs déclarants		1
391,625,818	22,781,870	21,878,365	\$	Total, recettes d'exploitation		2
229,381,977	1,064,996	4,462,637	"	Intraprovinciales		3
84,371,271	2,709,891	17,245,467	"	Interprovinciales		4
77,872,571	19,006,983	170,261	"	Internationales		5
384,769,926	22,264,224	21,123,278	"	Total, dépenses d'exploitation		6
275,635,050	12,673,461	13,132,916	"	Frais de transport		7
29,145,134	2,710,623	1,309,062	"	Entretien du matériel productif et frais de garage		8
7,847,954	12,578	1,527,290	"	Frais de terminus		9
72,141,788	6,867,562	5,154,010	"	Frais d'administration et frais généraux		10
2,774	203	206		Nombre d'employés		11
83,079,349	7,933,798	5,986,525	\$	Rémunération totale¹		12
188,865,126	8,370,658	10,287,354	"	Total de l'actif		13
147,694,339	5,855,123	6,747,695	"	Total du passif		14
41,170,787	2,515,535	3,539,659	"	Total de l'avoir des actionnaires		15
5,364	165	263	Nbre	Total du matériel productif en opération		16
489	21	49	"	Camions		17
1,086	36	52	"	Tracteurs routiers		18
3,445	107	147	"	Semi-remorques		19
344	1	15	"	Autres		20

¹ Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3.

Nota: En raison des définitions de transporteur interprovincial et international (voir Glossaire), les données présentées dans les figures 2.6 et 2.7 contiennent de la duplication.

Figure 2.7

For-hire Trucking, 1988: Summary Statistics for International Carriers

No.			Canada		Newfoundland	Prince Edward Island
					Terre-Neuve	Île-du-Prince-Édouard
1	Carriers Reporting	No.	1,305		4	10
2	Total operating revenues	\$	5,141,067,201		8,858,972	29,746,074
3	Intraprovincial	\$	1,804,692,484		941,083	1,734,733
4	Interprovincial	\$	1,756,770,910		4,916,770	25,049,636
5	International	\$	1,579,603,808		3,001,119	2,961,705
6	Total operating expenses	\$	4,968,712,107		8,049,015	29,685,618
7	Transportation expenses	\$	3,301,771,435		6,776,542	23,016,441
8	Maintenance and garage expenses	\$	358,988,413		416,874	1,655,561
9	Terminal expenses	\$	335,920,452		2,040	1,251,201
10	Administration and general expenses	\$	972,031,806		853,559	3,762,415
11	Total number of employees	No.	45,643		64	185
12	Total salaries and wages²	\$	1,488,029,106		1,039,008	3,721,205
13	Total assets	\$	2,870,822,605		3,841,865	12,980,725
14	Total liabilities	\$	2,040,750,178		3,063,082	9,835,292
15	Total owner's equity	\$	830,072,427		778,783	3,145,433
16	Total equipment operated	No.	86,470		88	238
17	Straight trucks	"	3,823		16	12
18	Road tractors	"	18,820		24	57
19	Semi-trailers	"	57,887		36	140
20	Other	"	5,940		12	29
			Nova Scotia		New Brunswick	
			Nouvelle-Écosse		Nouveau-Brunswick	Québec
1	Carriers Reporting	No.	41		89	330
2	Total operating revenues	\$	96,522,471		306,941,714	630,961,347
3	Intraprovincial	\$	44,303,286		68,668,543	203,545,258
4	Interprovincial	\$	37,054,126		183,140,779	181,781,634
5	International	\$	15,165,059		55,132,392	245,634,455
6	Total operating expenses	\$	97,296,893		291,535,640	607,167,296
7	Transportation expenses	\$	63,314,406		205,392,290	420,338,448
8	Maintenance and garage expenses	\$	9,228,565		16,866,300	57,866,925
9	Terminal expenses	\$	5,068,685		22,724,371	11,479,295
10	Administration and general expenses	\$	19,685,237		46,552,679	117,482,628
11	Total number of employees	No.	1,158		2,120	5,407
12	Total salaries and wages²	\$	29,385,836		58,227,673	150,718,127
13	Total assets	\$	66,695,446		147,350,385	407,537,392
14	Total liabilities	\$	66,518,054		89,920,506	296,651,345
15	Total owner's equity	\$	177,392		57,429,879	110,886,047
16	Total equipment operated	No.	1,809		3,244	11,304
17	Straight trucks	"	286		270	583
18	Road tractors	"	418		455	2,899
19	Semi-trailers	"	1,043		2,435	6,727
20	Other	"	62		84	1,095

¹ British Columbia, Yukon and Northwest Territories domiciled carriers were grouped together to meet confidentiality requirements.

² Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers.

Note: Due to the definitions for interprovincial and international carriers (see Glossary), data presented in Figures 2.6 and 2.7 contain duplication

Figure 2.7

Le camionnage pour compte d'autrui, 1988: Statistiques sommaires concernant les transporteurs internationaux

Ontario	Manitoba	Saskatchewan			N ^o
426	72	48	Nbre	Transporteurs déclarants	1
2,386,699,733	593,406,105	116,748,039	\$	Total, recettes d'exploitation	2
947,675,532	93,131,676	28,749,248	"	Intraprovinciales	3
559,474,350	418,898,298	55,735,104	"	Interprovinciales	4
879,549,851	81,376,131	32,263,687	"	Internationales	5
2,309,857,391	580,825,070	113,563,904	"	Total, dépenses d'exploitation	6
1,478,032,235	366,920,800	82,192,242	"	Frais de transport	7
154,874,118	34,291,860	7,437,520	"	Entretien du matériel productif et frais de garage	8
190,561,795	68,647,923	3,060,100	"	Frais de terminus	9
486,389,242	110,964,487	20,874,042	"	Frais d'administration et frais généraux	10
22,307	6,306	1,046		Nombre d'employés	11
783,391,070	198,464,590	27,403,104	\$	Rémunération totale²	12
1,268,811,975	363,247,034	59,192,250	"	Total de l'actif	13
895,983,397	250,823,254	45,428,738	"	Total du passif	14
372,828,578	112,423,780	13,763,512	"	Total de l'avoir des actionnaires	15
41,018	11,556	1,965	Nbre	Total du matériel productif en opération	16
1,544	319	124	"	Camions	17
9,337	2,167	405	"	Tracteurs routiers	18
28,315	7,962	1,372	"	Semi-remorques	19
1,822	1,108	64	"	Autres	20
British Columbia Yukon and Northwest Territories ¹					
Alberta	Colombie-Britannique Yukon et Territoires du Nord-Ouest ¹				
142		143	Nbre	Transporteurs déclarants	1
604,920,402		366,262,344	\$	Total, recettes d'exploitation	2
234,846,212		181,069,913	"	Intraprovinciales	3
232,260,957		58,459,256	"	Interprovinciales	4
137,813,233		126,706,176	"	Internationales	5
569,529,295		361,201,985	"	Total, dépenses d'exploitation	6
393,485,053		256,302,978	"	Frais de transport	7
49,397,206		26,953,484	"	Entretien du matériel productif et frais de garage	8
27,085,970		6,039,072	"	Frais de terminus	9
99,561,066		65,906,451	"	Frais d'administration et frais généraux	10
4,816		2,234		Nombre d'employés	11
165,579,534		70,098,959	\$	Rémunération totale²	12
377,064,936		164,100,597	"	Total de l'actif	13
256,645,723		125,880,787	"	Total du passif	14
120,419,213		38,219,810	"	Total de l'avoir des actionnaires	15
10,273		4,975	Nbre	Total du matériel productif en opération	16
385		284	"	Camions	17
2,105		953	"	Tracteurs routiers	18
6,458		3,399	"	Semi-remorques	19
1,325		339	"	Autres	20

¹ On a regroupé les chiffres de la Colombie-Britannique, du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest pour assurer la confidentialité des données.

² Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3.

Nota: En raison des définitions de transporteur interprovincial et international (voir Glossaire), les données présentées dans les figures 2.6 et 2.7 contiennent de la duplication.

Figure 2.8

For-hire Trucking, 1988: Operating and Income Accounts

No.	Canada 1987	Canada 1988	Newfoundland Terre-Neuve	
		Number – Nombre		
1	Carriers reporting	6,729	5,867	75
		Dollars		
	OPERATING REVENUES:			
2	Freight transportation revenue	9,169,955,039	9,423,479,345	76,271,242
3	Other revenues (including storage warehousing, packing, and subsidies)	174,882,346	188,231,556	3,398,075
4	TOTAL OPERATING REVENUES	9,344,837,385	9,611,710,901	79,669,317
	OPERATING EXPENSES:			
	Transportation expenses:			
5	Salaries and wages of drivers and helpers	1,469,755,129	1,513,659,887	10,387,370
6	Fuel (including fuel tax)	811,975,340	809,761,276	9,501,843
7	Tires and tubes	150,160,752	148,764,234	2,326,805
8	Other operating supplies and expenses	284,288,330	304,741,668	2,720,437
9	Payments to lessor operators (e.g., owner operators)	1,919,667,690	2,107,309,329	15,045,759
10	Piggyback expenses	90,830,088	65,785,984	23,005
11	Other (e.g., interline)	220,509,880	221,713,542	1,296,769
12	Equipment rentals	151,368,686	175,047,631	1,696,161
13	Depreciation of revenue equipment	494,146,025	507,618,672	5,236,530
14	Total transportation expenses	5,592,701,920	5,854,402,223	48,234,679
	Maintenance of revenue equipment (trucks, tractors, trailers):			
15	Salaries and wages of mechanics and maintenance personnel	174,948,475	171,996,408	1,414,181
16	Other maintenance expenses	605,557,489	590,557,646	6,094,428
17	Total maintenance and garage expenses	780,505,964	762,554,054	7,508,609
	Terminal, platform and warehouse expenses:			
18	Salaries and wages of terminal employees	329,707,582	339,199,441	1,585,311
19	Other terminal expenses (including rents paid)	226,301,306	211,265,270	2,047,295
20	Total terminal expenses	556,008,888	550,464,711	3,632,606
	Administrative and general expenses:			
21	Salaries and wages	510,093,610	506,505,457	4,643,418
22	Insurance, claims and safety	269,033,209	259,402,139	2,757,650
23	Taxes and licences (excluding income tax)	152,692,838	153,296,823	1,052,662
24	Unemployment insurance, pension funds and other employee benefits	459,851,759	480,078,913	2,652,394
25	Depreciation of buildings and equipment	41,870,465	46,495,582	423,399
26	Other general expenses	573,861,188	599,572,235	4,139,820
27	Total administrative and general expenses	2,007,403,069	2,045,351,149	15,669,343
28	TOTAL OPERATING EXPENSES	8,936,619,841	9,212,772,137	75,045,237
	Net Income:			
29	Net motor-carrier operating revenue	408,217,544	398,938,764	4,624,080

Figure 2.8

Le camionnage pour compte d'autrui, 1988: Compte d'exploitation et de recettes

Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick		N°
Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick		
Number - Nombre				
31	174	170	Transporteurs déclarants	1
Dollars				
RECETTES D'EXPLOITATION:				
39,951,367	171,478,178	368,642,938	Recettes de transport de marchandises	2
1,026,826	6,044,945	14,324,533	Autres recettes (stockage, entreposage, emballage et subventions compris)	3
40,978,193	177,523,123	382,967,471	TOTAL, RECETTES D'EXPLOITATION, FRAIS D'EXPLOITATION	4
DÉPENSES D'EXPLOITATION:				
Frais de transport:				
			Traitements et salaires des chauffeurs et des aides	5
4,080,616	29,013,428	34,569,051	Carburant (taxe comprise)	6
2,191,103	21,101,058	24,812,261	Pneus et chambres à air	7
316,999	3,544,523	5,822,064	Autres fournitures d'exploitation	8
332,686	5,322,996	12,997,790		
18,802,297	34,583,126	133,965,208	Location de camions avec chauffeurs (chauffeurs contractants)	9
0	130,490	180,790	Frais de transport rail-route	10
677,881	3,254,204	14,130,818	Autres (par ex., inter-réseaux)	11
66,029	2,602,897	3,636,369	Location de matériel	12
2,319,365	11,487,346	19,564,427	Amortissement du matériel productif	13
28,786,976	111,040,068	249,678,778	Total, dépenses de transport	14
Entretien du matériel productif (camions, tracteurs et remorques):				
432,623	3,320,011	5,568,566	Traitements et salaires des mécaniciens et du personnel d'entretien	15
2,537,439	14,793,685	19,718,870	Autres dépenses d'entretien	16
2,970,062	18,113,696	25,287,436	Total, dépenses d'entretien et frais de garage	17
Frais de terminus, de plate-forme et d'entreposage:				
751,104	4,207,417	13,656,276	Traitements et salaires des employés de terminus	18
489,385	1,832,497	9,784,055	Autres frais de terminus (loyers versés compris)	19
1,240,489	6,039,914	23,440,331	Total, frais de terminus	20
Frais administratifs et généraux:				
1,622,458	10,729,966	16,086,886	Traitements et salaires	21
1,631,952	5,780,016	8,473,230	Assurances, réclamations et sécurité	22
679,950	2,634,266	5,547,312	Taxes et permis d'exploitation (sauf l'impôt sur le revenu)	23
1,273,184	6,765,094	12,828,299	Contributions patronales à l'assurance-chômage, aux caisses de pensions et autres avantages sociaux	24
376,907	1,006,095	1,721,414	Amortissement des bâtiments et du matériel	25
2,231,977	11,142,038	19,143,788	Autres frais généraux	26
7,816,428	38,057,475	63,800,929	Total, dépenses administratives et générales	27
40,813,955	173,251,153	362,207,474	TOTAL, GÉNÉRAL, DÉPENSES D'EXPLOITATION	28
Recettes nettes:				
164,238	4,271,970	20,759,997	Recettes nettes d'exploitation de l'entreprise de camionnage	29

Figure 2.8

For-hire Trucking, 1988: Operating and Income Accounts – Concluded

No.		Québec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan
	</				

Figure 2.8

Le camionnage pour compte d'autrui, 1988: Compte d'exploitation et de recettes – fin

Alberta	British Columbia Colombie- Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest		Nº
Number – Nombre					
936	1,068	11	13	Transporteurs déclarants	1
Dollars					
1,273,720,141	888,332,715	25,220,304	23,864,995	Recettes de transport de marchandises	2
30,693,330	18,776,885	–	1,130,133	Autres recettes (stockage, entreposage, emballage et subventions compris)	3
1,304,413,471	907,109,600	25,220,304	24,995,128	TOTAL, RECETTES D'EXPLOITATION, FRAIS D'EXPLOITATION	4
DÉPENSES D'EXPLOITATION:					
Frais de transport:					
199,708,955	128,003,213	5,235,861	2,643,483	Traitements et salaires des chauffeurs et des aides	5
115,234,598	67,508,923	1,713,518	1,086,758	Carburant (taxe comprise)	6
22,845,297	16,108,095	286,166	327,754	Pneus et chambres à air	7
29,037,942	20,520,156	1,709,046	810,643	Autres fournitures d'exploitation	8
317,501,163	272,575,305	3,336,442	7,385,925	Location de camions avec chauffeurs (chauffeurs contractants)	9
430,159	164,048	–	–	Frais de transport rail-route	10
15,398,985	21,093,013	80,609	717,646	Autres (par ex., inter-réseaux)	11
18,687,392	18,196,803	139,159	447,960	Location de matériel	12
78,238,415	47,153,236	996,707	1,433,516	Amortissement du matériel productif	13
797,082,906	591,322,792	13,497,508	14,853,685	Total, dépenses de transport	14
Entretien du matériel productif (camions, tracteurs et remorques):					
25,731,837	12,924,422	1,264,857	100,546	Traitements et salaires des mécaniciens et du personnel d'entretien	15
90,287,871	67,883,113	1,493,478	1,505,332	Autres dépenses d'entretien	16
116,019,708	80,807,535	2,758,335	1,605,878	Total, dépenses d'entretien et frais de garage	17
Frais de terminus, de plate-forme et d'entreposage:					
31,788,703	8,900,204	126,280	1,212,561	Traitements et salaires des employés de terminus	18
17,425,512	8,586,199	97,290	474,828	Autres frais de terminus (loyers versés compris)	19
49,214,215	17,486,403	223,570	1,687,389	Total, frais de terminus	20
Frais administratifs et généraux:					
72,095,412	54,003,323	722,357	2,106,904	Traitements et salaires	21
33,233,842	19,132,528	820,563	836,238	Assurances, réclamations et sécurité	22
23,702,746	12,163,839	718,002	310,235	Taxes et permis d'exploitation (sauf l'impôt sur le revenu)	23
56,050,315	33,770,526	1,483,571	981,622	Contributions patronales à l'assurance-chômage, aux caisses de pensions et autres avantages sociaux	24
7,413,332	3,106,932	156,837	121,407	Amortissement des bâtiments et du matériel	25
75,559,155	59,118,652	4,165,824	1,625,272	Autres frais généraux	26
268,054,802	181,295,800	8,067,154	5,981,678	Total, dépenses administratives et générales	27
1,230,371,631	870,912,530	24,546,567	24,128,630	TOTAL, GÉNÉRAL, DEPENSES D'EXPLOITATION	28
Recettes nettes:					
74,041,840	36,197,070	673,737	866,498	Recettes nettes d'exploitation de l'entreprise de camionnage	29

REVENUES AND EXPENSES

Operating and income accounts of the for-hire trucking carriers surveyed for 1988 are shown in Figure 2.8. The 5,867 carriers show operating revenues totalling \$9,612 million in 1988, a 2.8% increase over the \$9,345 million in revenues shown in 1987. The number of carriers reporting decreased from 6,729 to 5,867. The number of revenue Class 1 and 2 carriers reporting increased steadily from 1,594 in 1984 to 2,222 in 1988. The decrease in 1988 is due to the decrease in revenue Class 3 carriers from 4,592 in 1987 to 3,645 in 1988. Excluded from the survey results are the 328 carriers that were surveyed with the 'Nature of Business Report' and reported revenues of at least \$100,000 in 1988. These carriers operated 733 trucks, employed 781 people and had estimated revenues of \$135 million. These carriers were included in the universe for the 1989 Motor Carriers Freight and Household Goods Movers Survey.

A major proportion of the total operating revenues (72.6%) was generated by carriers domiciled in Ontario, Québec and Alberta.

Operating expenses increased 3.0% over the same period, from \$8,937 million in 1987 to \$9,213 million in 1988. The operating ratio continued its deterioration to .958 in 1988 from .956 in 1987 and .951 in 1986.

The average revenues generated per carrier domiciled in Québec was \$1.1 million in contrast to \$2.8 million generated per Ontario domiciled carrier. This provincial difference in average revenue per company is attributable to the location of the head offices of some very large interprovincial companies in the province of Ontario. Moreover, a greater proportion of total carriers domiciled in the province of Québec are engaged in local transportation. Together, carriers domiciled in the provinces of Ontario and Québec consisted of 48.9% in terms of the number of carriers, and accounted for 57.9% of operating revenues.

RECETTES ET DÉPENSES

La figure 2.8 indique les recettes et les dépenses d'exploitation des entreprises de camionnage pour compte d'autrui observées. Les 5,867 transporteurs affichent des recettes d'exploitation totalisant de \$9,612 millions en 1988, une augmentation de 2.8 % par rapport aux recettes de \$9,345 millions enregistrées en 1987. Le nombre de transporteurs déclarants a diminué pour passer de 6,729 à 5,867. Le nombre de transporteurs déclarants de catégories 1 et 2 a continué d'augmenter pour passer de 1,594 en 1984 à 2,222 en 1988. La diminution observée en 1988 est attribuable à celle du nombre de transporteurs de catégorie 3 qui est passé de 4,592 en 1987 à 3,645 en 1988. Sont exclus de l'enquête les 328 transporteurs qui ont été recensés au moyen de la "Déclaration sur la nature de l'entreprise" et qui ont déclaré des recettes d'au moins \$100,000 en 1988. Ces transporteurs ont exploité 733 camions, employé 781 personnes et généré des recettes estimatives de \$135 millions. Ils ont fait partie de l'univers de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement de 1989.

Les transporteurs domiciliés en Ontario, au Québec et en Alberta ont généré une part importante des recettes totales d'exploitation (72.6 %).

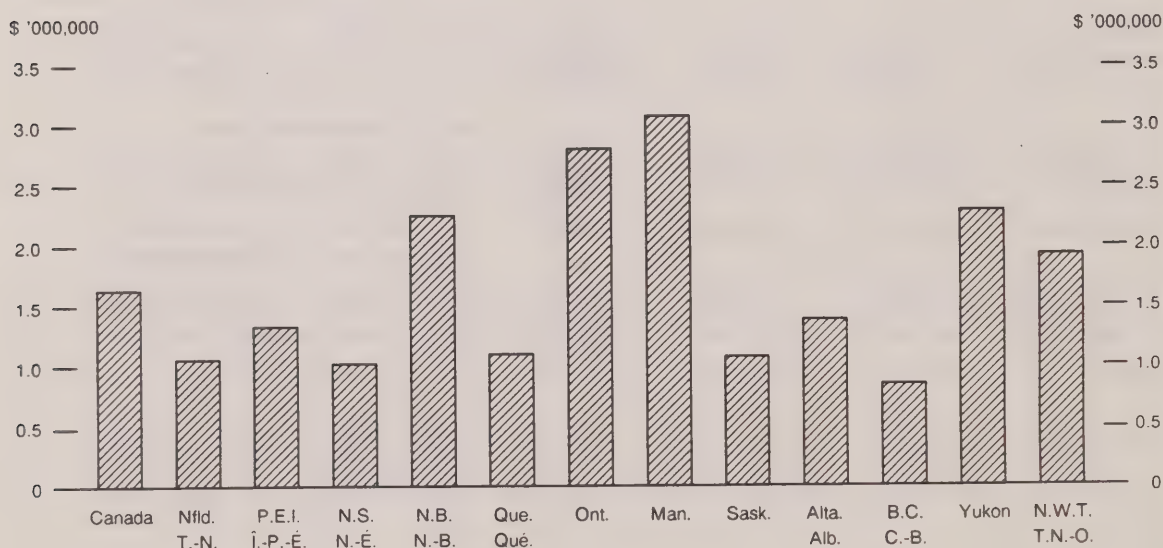
Les dépenses d'exploitation ont augmenté de 3.0 % au cours de la même période, passant de \$8,937 millions en 1987 à \$9,213 millions en 1988. Le ratio d'exploitation a continué de se détériorer pour s'établir à .958 en 1988, par rapport à .956 en 1987 et .951 en 1986.

Les recettes moyennes générées par transporteur domicilié au Québec se sont chiffrées à \$1.1 million par opposition à \$2.8 millions par transporteur domicilié en Ontario. Cet écart au niveau des recettes moyennes par entreprise est imputable à l'emplacement du siège social de certaines grandes entreprises interprovinciales en Ontario. Par ailleurs, une plus grande proportion de l'ensemble des transporteurs domiciliés au Québec effectue des trajets locaux. Les transporteurs domiciliés dans les provinces de l'Ontario et du Québec ont représenté 48.9 % du nombre de transporteurs et 57.9 % des recettes d'exploitation.

Figure 2.9

For-hire Trucking, 1988: Average Revenue per Carrier by Province or Territory of Domicile

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: Recettes moyennes par transporteur selon la province ou le territoire de domicile



With an average revenue of \$3.1 million per carrier, the average-sized carrier in Manitoba had the highest average revenue per carrier of all carriers domiciled in the Canada. The location of the head offices of a few very large companies in the province of Manitoba is the reason for this high average revenue.

Newfoundland domiciled carriers had the lowest operating ratio at 0.941, followed by Alberta and New Brunswick domiciled carriers with 0.943 and 0.945, respectively. Prince Edward Island domiciled carriers had the highest operating ratio with .995.

Insurance, claims and safety expenses decreased slightly in 1988 to \$259.4 million from \$269 million in 1987.

Total payments to owner operators in 1988 accounted for 22.9% of total operating expenses, increasing marginally from 21.5% in 1987. Yukon domiciled carriers spent 13.5% of their

Avec des recettes moyennes de \$3.1 millions par transporteur, le transporteur de taille moyenne au Manitoba a enregistré les recettes moyennes les plus élevées par transporteur, pour l'ensemble du Canada. La taille de ces recettes est attribuable à l'emplacement du siège social de quelques grandes entreprises dans la province.

Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve ont enregistré le ratio le moins élevé à 0.941, suivis de ceux de l'Alberta et du Nouveau-Brunswick avec 0.943 et 0.945 respectivement. Le ratio d'exploitation le plus élevé, soit .995, a été observé à l'Île-du-Prince-Édouard.

Les frais au titre des assurances, des réclamations et de la sécurité ont quelque peu diminué pour passer de \$269 millions en 1987 à \$259.4 millions en 1988.

Les paiements versés aux chauffeurs contractants en 1988 ont compté pour 22.9 % des dépenses totales d'exploitation, en légère hausse par rapport à 21.5 % en 1987. Les transporteurs domiciliés

Figure 2.10

For-hire Trucking, 1988: Profit Margin, by Province or Territory of Domicile

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: Marge bénéficiaire, selon la province ou le territoire de domicile

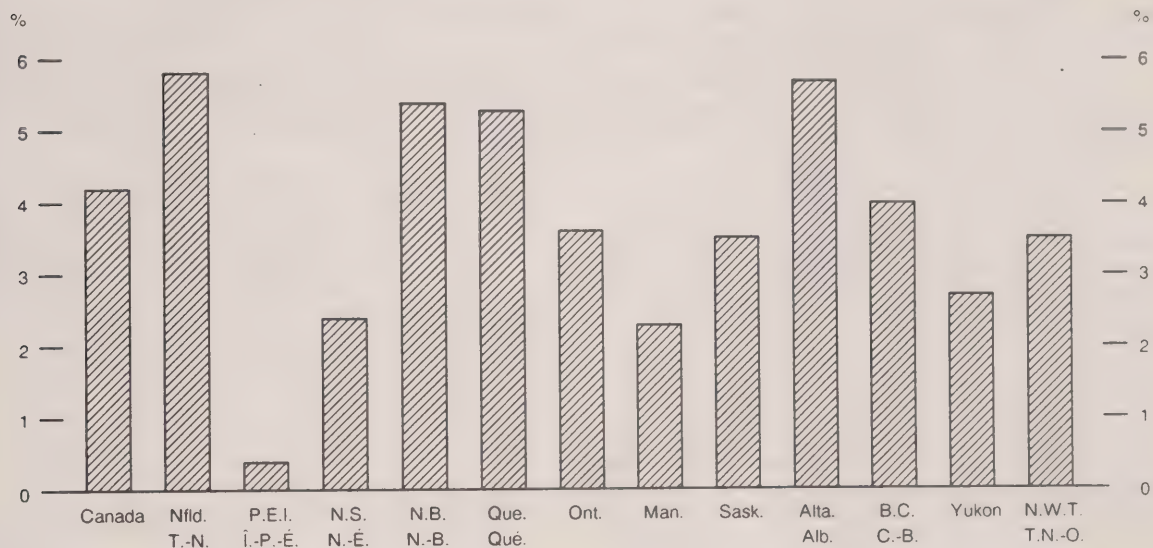


Figure 2.11

For-hire Trucking, 1987 and 1988: Distribution of the Revenue Dollar

Camionnage pour compte d'autrui, 1987 et 1988: Ventilation du dollar-recette

Year Année	Expenses - Dépenses								Net revenue Recette nette
	Transportation Transport	Insurance and safety Assurances et sécurité	Maintenance of equipment Entretien de l'équipement	Depreciation Amortissement	Terminal Terminus	Taxes and licences Impôts et permis	Administration and general Frais administratifs et généraux	Total expenses Dépenses totales	
	cents								
1987	54.6	2.9	8.4	5.7	5.9	1.6	16.5	95.6	4.4
1988	55.6	2.7	7.9	5.8	5.7	1.6	16.5	95.8	4.2

expenses on the utilization of owner operators, the least of any other provincially/territorially based carriers, followed by Québec domiciled carriers with 17.1%. Prince Edward Island domiciled carriers had the highest proportion of total operating expenses being spent on owner operators, with 46.0%, a slight increase from 42.0% in 1987.

Carriers continued the trend of increasing expenditures on equipment rentals. In 1988, \$175 million was spent on equipment rentals, an increase of 15.6% over the \$151 million spent in 1987.

Unemployment insurance, pension funds and employee benefits reached \$480 million, a 4.3% increase from 1987.

The profit margin at the Canadian level was 4.2% in 1988. The highest profit margin was 5.8%, noted among carriers domiciled in Newfoundland and Alberta. Carriers domiciled in New Brunswick had the second-highest profit margin with 5.4%. The lowest profit margin (0.4%) was recorded amongst Prince Edward Island carriers.

HOW THE REVENUE DOLLAR IS SPENT

As a greater proportion of the revenue dollar went towards operating expenses in 1988, a decrease in net revenue before income tax was noted. The net revenue was 4.2 cents on the dollar, compared to 4.4 cents in 1987.

The majority of this decrease is attributed to a full percentage point increase in transportation expenses from 54.6% in 1987 to 55.6% in 1988. Depreciation, the only other category which increased in 1988, experienced an increase of 0.1%. Categories which showed decreases include insurance and safety, maintenance of equipment, and terminal expenses. Taxes and licenses as well as administration and general expenses remained the same during the last 2 years.

Figure 2.12

For-hire Trucking, 1984-1988: Purchased transportation

Camionnage pour compte d'autrui, 1984-1988: Achat de services de transport

	Payments to owner operators transportation	Piggyback expenses transportation	Other purchased expenses	Total purchased	Total operating expenses
	Paiements aux chauffeurs contractants	Dépenses des services rail-route	Autres services achetés	Total des services achetés	Dépenses d'exploitation totales
	\$'000	\$'000	\$'000	\$'000	\$'000
1984	1,239,860	88,721	162,788	1,491,369	6,775,743
1985	1,542,729	86,143	185,672	1,814,544	7,844,708
1986	1,672,274	84,862	184,996	1,942,132	8,208,641
1987	1,919,668	90,830	220,510	2,231,008	8,936,620
1988	2,107,309	65,786	221,714	2,394,809	9,212,772

au Yukon ont consacré 13.5% de leurs dépenses à l'achat de services de transport, (le pourcentage le moins élevé des transporteurs provinciaux ou territoriaux), suivis des transporteurs du Québec avec 17.1 %. Ce sont les transporteurs de l'Île-du-Prince-Édouard qui ont consacré le pourcentage le plus élevé des dépenses totales d'exploitation à l'achat de services de transport, soit 46.0 %, en légère hausse par rapport à 1987 (42.0 %).

Les transporteurs ont continué d'accroître les dépenses consacrées à la location de matériel. En 1988, ils ont consacré \$175 millions à ce titre, une augmentation de 15.6 % par rapport aux dépenses de \$151 millions enregistrées en 1987.

Les dépenses au titre de l'assurance-chômage, des régimes de retraite et des avantages sociaux se sont chiffrées à \$480 millions, en hausse de 4.3 % par rapport à 1987.

La marge bénéficiaire pour l'ensemble du Canada a atteint 4.2 % en 1988. On a observé une marge de 5.8 %, soit la plus élevée, chez les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve et en Alberta. Les transporteurs domiciliés au Nouveau-Brunswick ont enregistré la deuxième meilleure marge bénéficiaire, soit 5.4 %. Ce sont les transporteurs de l'Île-du-Prince-Édouard qui ont affiché la marge bénéficiaire la moins élevée, soit 0.4 %.

VENTILATION DU DOLLAR-RECETTE

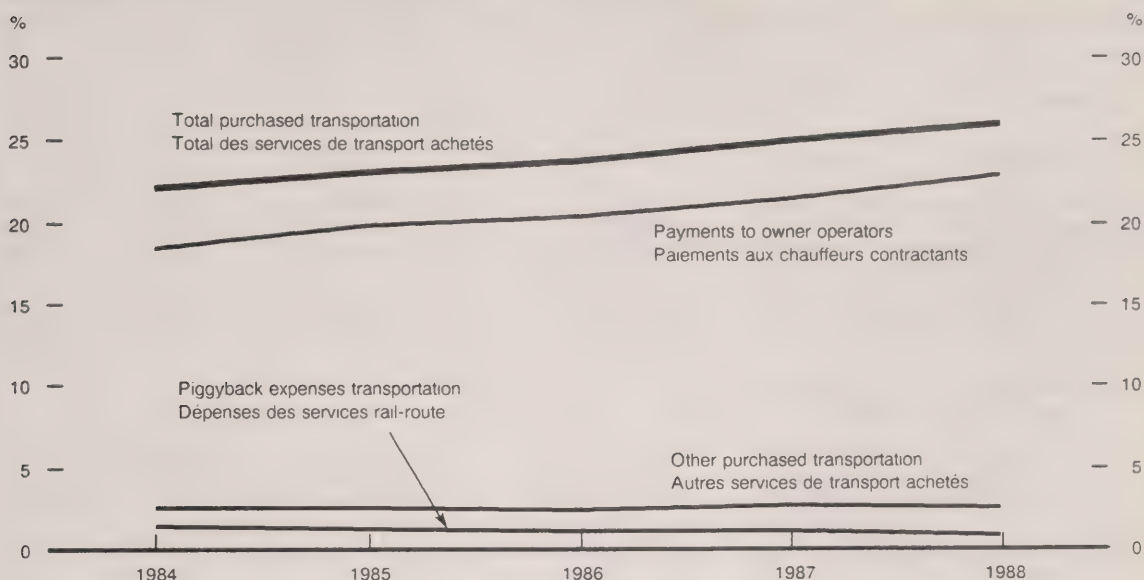
Une plus grande proportion du dollar-recette a été consacrée aux dépenses d'exploitation en 1988; on a observé une diminution des recettes nettes avant impôt, passant de 4.4 cents en 1987 à 4.2 cents en 1988.

Cette diminution est en grande partie attribuable à l'augmentation d'un point des frais de transport qui sont passés de 54.6 % en 1987 à 55.6 % en 1988. Les dépenses au titre de l'amortissement ont été la seule autre catégorie à augmenter (0.1 %) en 1988. On a observé une baisse des pourcentages dans les catégories des assurances et de la sécurité, de l'entretien de l'équipement et de terminus. Les dépenses au titre des impôts et des permis, des frais administratifs et généraux sont demeurées stables au cours des deux dernières années.

Figure 2.12

For-hire Trucking 1984-1988: Purchased Transportation, Percent of Total Expenses

Camionnage pour compte d'autrui 1984-1988: Achat de services de transport, pourcentage des dépenses totales



PURCHASED TRANSPORTATION

Total purchased transportation expenses, as a percentage of total operating expenses, increased from 25.0% in 1987 to 26.0% in 1988. In keeping with the trend towards increasing usage of owner operators over the past few years, payments to owner operators, which is the major component of purchased transportation, accounted for 22.9% of operating expenses in 1988, an increase of 1.5% from 1987. Piggyback expenses, the smallest component, accounted for less than one percent of all operating expenses. Other purchased transportation expenses, such as interlining, decreased slightly to 2.4% in 1988.

On a provincial/territorial level, carriers domiciled in Prince Edward Island allocated the greatest proportion (47.7%) of total operating expenses to purchased transportation in 1988. As in 1987, New Brunswick domiciled carriers followed as a close second, having spent 40.9% of their total operating expenses on purchased transportation. Yukon based carriers allocated the smallest proportion of their total operating expenses to this area, 13.9%.

BALANCE SHEET

The balance sheet in figure 2.13 shows assets of the for-hire trucking carriers totalling \$5,258 million in 1988, an increase of less than one percent from the 1987 value. With respect to liabilities, little change was reported from 1987. Total liabilities in 1988 reached \$3,614 million of which \$1,626 million was long term debt.

ACHAT DE SERVICES DE TRANSPORT

La part des frais de services de transport, en pourcentage des dépenses totales d'exploitation, a augmenté pour passer de 25.0 % en 1987 à 26.0 % en 1988. Conformément à l'utilisation accrue des services de transport au cours des quelques dernières années, les paiements versés aux chauffeurs contractants, qui sont la principale composante de l'achat des services de transport, ont représenté 22.9 % des dépenses d'exploitation en 1988, en hausse de 1.5 % par rapport à 1987. Les frais des services rail-route, la plus petite composante, ont compté pour moins de 1 % des dépenses totales d'exploitation. Les autres services achetés, tels que les transferts, ont diminué légèrement pour passer à 2.4 % en 1988.

Au niveau provincial ou territorial, les transporteurs domiciliés à l'Île-du-Prince-Édouard ont consacré la plus grande partie (47.7 %) des dépenses totales d'exploitation à l'achat de services de transport en 1988. Comme en 1987, les transporteurs du Nouveau-Brunswick suivent de près avec 40.9 % des dépenses totales d'exploitation ayant été consacrées à ce titre. Ce sont les transporteurs du Yukon qui ont réservé la plus petite portion de leurs dépenses d'exploitation à l'achat de services de transport (13.9 %).

BILAN

Comme l'indique le bilan à la figure 2.13, les entreprises de camionnage pour compte d'autrui ont déclaré un actif de \$5,258 millions en 1988, en hausse de moins de 1 % par rapport à 1987. Au niveau du passif, on rapporte peu de changement par rapport à l'année précédente. Le passif total s'est chiffré à \$3,614 millions en 1988, dont \$1,626 million sous forme de dette à long terme.

Figure 2.13

For-Hire Trucking, 1987 and 1988: Balance Sheet

No.	Canada 1987	Canada 1988	Newfoundland Terre-Neuve	
		Dollars		
Assets:				
Current assets:				
1	Cash on hand and in bank	258,441,583	252,918,385	1,989,581
2	Accounts receivable	1,230,866,815	1,173,219,822	8,358,162
3	Prepaid expenses	112,373,070	103,729,861	1,318,421
4	Materials and supplies inventory (fuel, parts, tires)	79,620,830	75,775,134	645,193
5	Other current assets	238,584,208	302,177,029	3,583,694
6	Total current assets	1,919,886,506	1,907,820,231	15,895,051
Fixed assets - Original cost (motor carrier freight business):				
7	Land and buildings	633,296,205	638,333,875	7,712,095
8	Less accumulated depreciation	153,045,038	148,545,674	1,714,766
9	Revenue equipment (trucks, tractors, trailers, etc.)	4,364,907,844	4,315,221,705	36,815,080
10	Less accumulated depreciation	2,374,877,107	2,321,253,980	20,428,205
11	Equipment and other operating property (garage, office, etc.)	378,835,665	415,451,969	2,666,030
12	Less accumulated depreciation	204,571,718	220,019,223	1,466,048
13	Fixed assets - Original cost (other than motor carrier business)	150,371,349	106,592,158	343,183
14	Less accumulated depreciation	46,347,254	49,688,872	109,664
15	Other assets (investments, intangibles, etc.)	552,684,064	614,511,965	2,292,948
16	GRAND TOTAL ASSETS	5,221,140,516	5,258,424,154	42,005,704
Liabilities and owner(s) equity:				
Current liabilities:				
17	Bank loans	392,865,659	403,513,907	2,920,943
18	Accounts payable	1,028,786,958	951,220,393	5,863,508
19	Other current liabilities	580,498,699	633,514,053	5,001,074
20	Total current liabilities	2,002,151,316	1,988,248,353	13,785,525
21	Long term debt	1,644,878,907	1,625,994,199	14,950,942
22	Total liabilities	3,647,030,223	3,614,242,552	28,736,467
Owner(s) equity:				
23	Capital stock	363,969,466	372,028,086	1,889,817
24	Retained earnings	1,210,140,827	1,272,153,516	11,379,420
25	Total owner(s) equity	1,574,110,293	1,644,181,602	13,269,237
26	GRAND TOTAL LIABILITIES AND OWNER(S) EQUITY	5,221,140,516	5,258,424,154	42,005,704

Figure 2.13

Le camionnage pour compte d'autrui, 1987 et 1988: Bilan

Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick		N°
Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick		
Dollars				
Actifs:				
Disponibilités:				
688,681	4,491,554	7,588,174	Encaisse et dépôts	1
5,387,602	19,198,851	43,046,664	Comptes à recevoir	2
876,868	1,717,795	4,052,425	Dépenses payées d'avance	3
221,925	4,587,267	2,524,886	Matériel et fournitures en stock (carburant, pièces et pneus)	4
465,542	1,681,500	19,844,802	Autres disponibilités	5
7,640,618	31,676,967	77,056,951	Total, disponibilités	6
Immobilisations - Coût original (entreprise de transport):				
2,176,322	9,747,455	24,701,360	Terrains et bâtiments	7
495,790	2,115,476	5,809,656	Moins amortissement accumulé	8
18,510,296	87,361,362	158,795,714	Matériel productif (camions, tracteurs, remorques, etc.)	9
10,843,013	50,599,957	95,411,841	Moins amortissement accumulé	10
1,074,794	9,268,112	8,968,732	Matériel et autres biens d'exploitation (garage, bureau, etc.)	11
494,458	4,668,512	4,114,018	Moins amortissement accumulé	12
2,225,009	12,183,438	74,067	Immobilisations - Coût original (autres que pour l'entreprise de transport)	13
1,650,422	7,455,625	30,020	Moins amortissement accumulé	14
2,495,793	24,334,336	25,151,856	Autres éléments d'actif (placements, valeurs incorporées, etc.)	15
20,639,149	109,732,100	189,383,145	TOTAL GÉNÉRAL, ACTIF	16
Passif et avoir des actionnaires:				
Exigibilités:				
2,966,699	10,166,137	11,168,500	Emprunts bancaires	17
3,645,441	16,729,082	38,152,586	Comptes à payer	18
2,293,261	34,083,835	12,051,615	Autres exigibilités	19
8,905,401	60,979,054	61,372,701	Total, exigibilités	20
4,827,708	32,705,480	49,427,038	Dettes à long terme	21
13,733,109	93,684,534	110,799,739	Total, passif	22
Avoir des actionnaires:				
1,138,133	1,110,526	1,858,698	Capital-actions	23
5,767,907	14,937,040	76,724,708	Benéfices non répartis	24
6,906,040	16,047,566	78,583,406	Total, avoir des actionnaires	25
20,639,149	109,732,100	189,383,145	TOTAL GENERAL, PASSIF ET AVOIR DES ACTIONNAIRES	26

Figure 2.13

For-hire Trucking, 1987 and 1988: Balance Sheet – Concluded

No.		Québec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan
Dollars					
Assets:					
Current assets:					
1	Cash on hand and in bank	54,854,794	91,147,084	7,971,144	6,121,892
2	Accounts receivable	209,300,212	538,975,345	85,805,367	28,190,877
3	Prepaid expenses	17,981,970	38,058,748	8,822,755	4,590,813
4	Materials and supplies inventory (fuel, parts, tires)	13,891,990	26,560,681	3,531,326	2,536,561
5	Other current assets	78,728,985	103,393,400	41,839,018	3,539,020
6	Total current assets	374,757,951	798,135,258	147,969,610	44,979,163
Fixed assets – Original cost (motor carrier freight business):					
7	Land and buildings	85,748,642	246,453,949	68,399,560	18,413,550
8	Less accumulated depreciation	19,466,273	60,914,857	13,195,376	3,917,606
9	Revenue equipment (trucks, tractors, trailers, etc.)	823,449,952	1,700,298,382	320,641,877	103,050,221
10	Less accumulated depreciation	406,907,192	906,143,360	185,344,864	58,658,154
11	Equipment and other operating property (garage, office, etc.)	57,388,294	194,474,671	43,961,780	7,798,909
12	Less accumulated depreciation	31,017,394	102,550,316	22,142,754	4,294,048
13	Fixed assets – Original cost (other than motor carrier business)	8,599,632	42,953,931	9,579,301	961,547
14	Less accumulated depreciation	2,659,896	23,784,404	2,635,801	470,999
15	Other assets (investments, intangibles, etc.)	106,822,113	270,097,473	63,075,299	7,111,233
16	GRAND TOTAL ASSETS	996,715,829	2,159,020,727	430,308,632	114,973,816
Liabilities and owner(s) equity:					
Current liabilities:					
17	Bank loans	61,789,827	161,216,278	53,984,244	13,972,645
18	Accounts payable	157,705,075	454,545,971	68,296,488	20,522,537
19	Other current liabilities	137,140,054	246,150,532	26,644,038	15,035,893
20	Total current liabilities	356,634,956	861,912,781	148,924,770	49,531,075
21	Long term debt	307,955,322	641,688,225	144,769,810	30,927,160
22	Total liabilities	664,590,278	1,503,601,006	293,694,580	80,458,235
Owner(s) equity:					
23	Capital stock	71,664,166	154,537,667	83,137,754	4,147,096
24	Retained earnings	260,461,385	500,882,054	53,476,298	30,368,485
25	Total owner(s) equity	332,125,551	655,419,721	136,614,052	34,515,581
26	GRAND TOTAL LIABILITIES AND OWNER(S) EQUITY	996,715,829	2,159,020,727	430,308,632	114,973,816

Figure 2.13

Le camionnage pour compte d'autrui, 1987 et 1988: Bilan – fin

Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest		N°
Dollars					
Actifs:					
Disponibilités:					
36,882,104	40,329,525	434,789	419,063	Encaisse et dépôts	1
145,406,055	84,582,736	1,442,560	3,525,391	Comptes à recevoir	2
14,301,908	11,460,506	269,382	278,270	Dépenses payées d'avance	3
16,685,946	4,068,532	424,831	95,996	Matériel et fournitures en stock (carburant, pièces et pneus)	4
31,385,425	17,350,273	88,300	277,070	Autres disponibilités	5
244,661,438	157,791,572	2,659,862	4,595,790	Total, disponibilités	6
Immobilisations – Coût original (entreprise de transport):					
128,113,882	40,782,125	2,002,780	4,082,155	Terrains et bâtiments	7
31,182,373	8,749,799	367,216	616,486	Moins amortissement accumulé	8
670,623,220	380,733,678	5,651,511	9,290,412	Matériel productif (camions, tracteurs, remorques, etc.)	9
364,645,673	213,505,225	2,935,784	5,830,712	Moins amortissement accumulé	10
60,763,209	27,549,974	575,084	962,380	Matériel et autres biens d'exploitation (garage, bureau, etc.)	11
32,973,718	15,537,370	245,910	514,677	Moins amortissement accumulé	12
21,421,753	8,040,157	16,500	193,640	Immobilisations – Coût original (autres que pour l'entreprise de transport)	13
7,270,552	3,562,431	–	59,058	Moins amortissement accumulé	14
67,861,979	42,747,070	2,317,853	204,012	Autres éléments d'actif (placements, valeurs incorporelles, etc.)	15
757,373,165	416,289,751	9,674,680	12,307,456	TOTAL GÉNÉRAL, ACTIF	16
Passif et avoir des actionnaires:					
Exigibilités:					
50,516,728	32,840,315	496,240	1,475,351	Emprunts bancaires	17
102,499,518	77,890,829	3,284,234	2,085,124	Comptes à payer	18
95,364,077	58,403,583	408,499	937,592	Autres exigibilités	19
248,380,323	169,134,727	4,188,973	4,498,067	Total, exigibilités	20
261,340,843	131,057,709	2,371,638	3,972,324	Dette à long terme	21
509,721,166	300,192,436	6,560,611	8,470,391	Total, passif	22
Avoir des actionnaires:					
43,334,690	9,105,753	69,432	34,354	Capital-actions	23
204,317,309	106,991,562	3,044,637	3,802,711	Bénéfices non répartis	24
247,651,999	116,097,315	3,114,069	3,837,065	Total, avoir des actionnaires	25
757,373,165	416,289,751	9,674,680	12,307,456	TOTAL GÉNÉRAL, PASSIF ET AVOIR DES ACTIONNAIRES	26

The liquidity ratio as measured by current assets over current liabilities, describes the industry's ability to fulfil financial obligations as they come due. In 1988, this ratio was .960, indicating that this industry could not meet its short term financial obligations with its current assets.

The asset turnover ratio, which measures the revenues generated by each dollar of asset, remained steady from 1987 at 1.8.

The extent to which borrowed funds were utilized by the industry is measured in terms of the Net Debt Worth ratio which was 1.04 and the Debt Equity ratio which was 2.2. The net debt represents the difference between total liabilities and current assets.

La liquidité, mesurée par l'actif à court terme par rapport au passif à court terme, décrit la capacité du secteur de respecter ses obligations financières. En 1988, le ratio a été de .960, ce qui révèle que le secteur n'a pu compter sur son actif à court terme pour respecter ses obligations financières à court terme.

Le taux de rotation de l'actif, qui mesure les recettes générées par chaque dollar d'actif, est demeuré stable depuis 1987 à 1.8.

L'utilisation des sommes empruntées est mesurée par le ratio de la valeur nette de la dette (1.04) et le ratio d'endettement (2.2). La dette nette est la différence entre le total du passif et l'actif à court terme.

Figure 2.14

For-hire Trucking, 1984-1988: Revenue Contribution by Area of Operation

Camionnage pour compte d'autrui, 1984-1988: Répartition des recettes selon la région d'exploitation

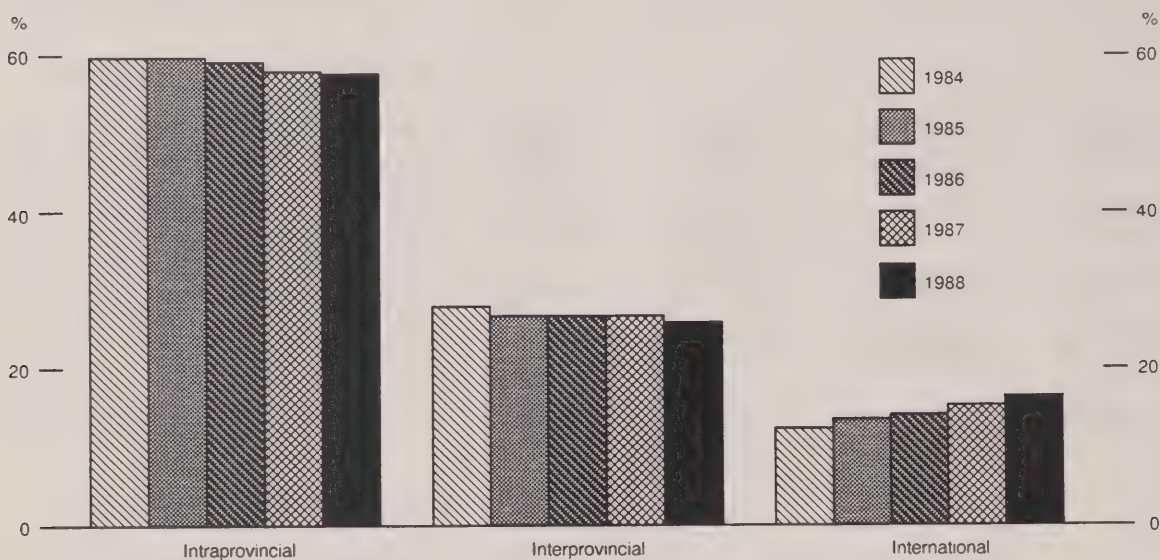


Figure 2.14

For-hire Trucking, 1984-1988: Revenue by Area of Operation

Camionnage pour compte d'autrui, 1984-1988: Recettes selon la région d'exploitation

Year Année	Intraprovincial	Interprovincial	International	Total
\$'000,000				
1984	4,239	1,993	882	7,114
1985	4,894	2,206	1,109	8,209
1986	5,091	2,312	1,225	8,628
1987	5,422	2,502	1,421	9,345
1988	5,528	2,504	1,580	9,612

TYPES OF REVENUES INTERPROVINCIAL, INTRAPROVINCIAL AND INTERNATIONAL

Figure 2.14 shows the distribution of total operating revenues of all carriers according to the area of operation. Though the majority of for-hire trucking revenue was earned intraprovincially, the contribution of international movements to total operating revenues is increasing, from 15.3% in 1987 to 16.4% in 1988.

EMPLOYMENT AND COMPENSATION

Figure 2.18 shows employment and compensation in the for-hire trucking industry in 1988. The total number of employees decreased 4.1% from 102,178 in 1987 to 97,998 in 1988. Grand total compensation increased 2.4% to \$2,979 million from \$2,909 million in 1987, while the average compensation per employee increased 3.2% to reach \$30,397, up from \$28,473 in 1987.

On a provincial/territorial level, the highest average wage of \$36,408 was recorded by Yukon based carriers, followed by Ontario based carriers with \$33,391. Prince Edward Island based carriers had the lowest average wage with \$20,136.

As in 1987, the highest-paid category of employment was equipment maintenance and garage employees with average annual earnings of \$32,048, followed by drivers (including supervisors and helpers) earning \$30,489.

On the national level, total compensation as a proportion of total operating expenses was 32.7%, compared to 32.6% in 1987.

DISTRIBUTION OF THE WAGE DOLLAR

The highest proportion of the 1988 wage dollar went to transportation employees, followed by the sales and general employees category. The lowest proportion of the wage dollar went to those employees employed in the area of equipment maintenance and garage.

Transportation employees received 59.4 cents from the wage dollar, an increase of 0.05 cents from that received in 1987. The share received by terminal and platform employees increased by 0.01 cents to 13.9 cents. In contrast, equipment maintenance and garage employees earned 7.0 cents from the wage dollar, an increase of 0.2 cents from 1987, and sales, advertising, administration and other general employees earned 19.7 cents per wage dollar, a decrease of 0.4 cents from that earned in 1987.

GENRES DE RECETTES TRANSPORT INTERPROVINCIAL, INTRAPROVINCIAL ET INTERNATIONAL

La figure 2.14 fournit la répartition des recettes totales d'exploitation de l'ensemble des transporteurs, selon la région d'exploitation. Bien que la plus grande partie des recettes des transporteurs pour compte d'autrui représente des mouvements intraprovinciaux, l'apport des mouvements internationaux aux recettes totales d'exploitation augmente, soit de 15.3 % en 1987 à 16.4 % en 1988.

EMPLOI ET RÉMUNÉRATION

Les données sur l'emploi et la rémunération au sein du secteur du camionnage pour compte d'autrui pour 1988 se trouvent à la figure 2.18. Le nombre total d'employés a diminué de 4.1 % pour passer de 102,178 en 1987 à 97,998 en 1988. La rémunération totale a augmenté de 2.4 % pour passer de \$2,909 millions en 1987 à \$2,979 millions en 1988, tandis que la rémunération moyenne par employé a progressé de 3.2 % pour s'établir à \$30,397, alors qu'elle se chiffrait à \$28,473 en 1987.

À l'échelle provinciale ou territoriale, le salaire moyen le plus élevé était de \$36,408 pour les transporteurs du Yukon, suivis des transporteurs de l'Ontario avec \$33,391. Le salaire moyen le plus bas (\$20,136) a été enregistré à l'Île-du-Prince-Édouard.

Comme en 1987, la catégorie d'employés la mieux rémunérée a été celle des employés de l'entretien du matériel et du garage (\$32,048 en moyenne par année), suivie de la catégorie des chauffeurs (y compris les surveillants et les aides) qui ont gagné en moyenne \$30,489.

À l'échelle nationale, la rémunération totale, en pourcentage des dépenses totales d'exploitation, a été de 32.7 % par rapport à 32.6 % en 1987.

RÉPARTITION DU DOLLAR SALARIAL

La plus forte proportion du dollar salarial a été consacrée, en 1988, à la rémunération des employés chargés du transport, suivis de ceux des ventes et des autres employés. La proportion la moins élevée a été consacrée aux employés de l'entretien du matériel et du garage.

Les employés chargés du transport ont reçu 59.4 cents sur le dollar salarial, une augmentation de 0.05 cent par rapport à 1987. La part du dollar salarial des employés de terminus et de plate-forme a augmenté de 0.01 cent pour passer à 13.9 cents. Par contre, la part des employés de l'entretien du matériel et du garage était de 7.0 cents sur le dollar salarial, une diminution de 0.2 cent par rapport à 1987. Les employés des ventes, de la publicité, de l'administration et les autres employés recevaient 19.7 cents par dollar salarial, une baisse de 0.4 cent par rapport à 1987.

Figure 2.15

For-hire Trucking, 1988: Average Compensation by Province or Territory of Domicile

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: Rémunération moyenne selon la province ou le territoire de domicile

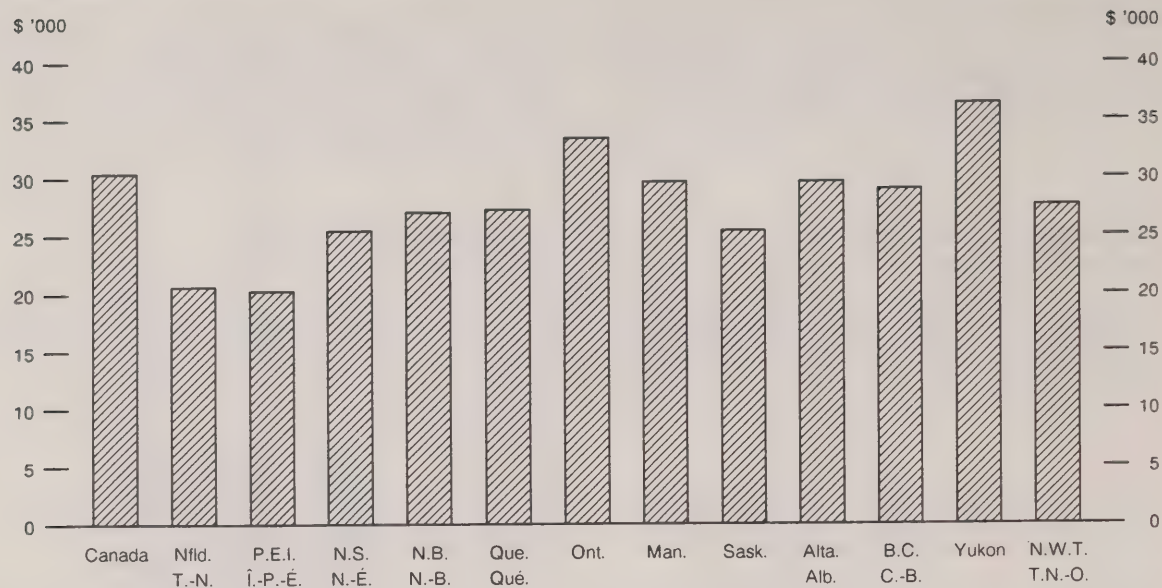


Figure 2.16

For-hire Trucking 1984-1988: Wages and Owner Operators Costs as a Percentage of Total Expenses

Camionnage pour compte d'autrui, 1984-1988: Salaires et paiements aux chauffeurs contractants; pourcentage des dépenses

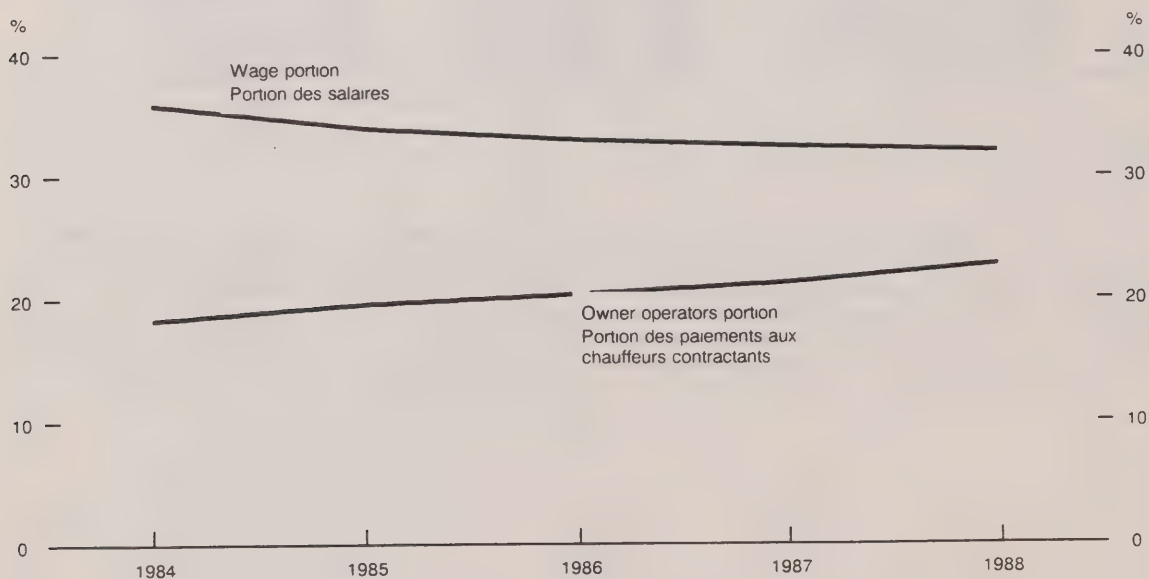


Figure 2.17

For-hire Trucking, 1987 and 1988: Distribution of the Wage Dollar

Camionnage pour compte d'autrui, 1987 et 1988: Ventilation du dollar salarial

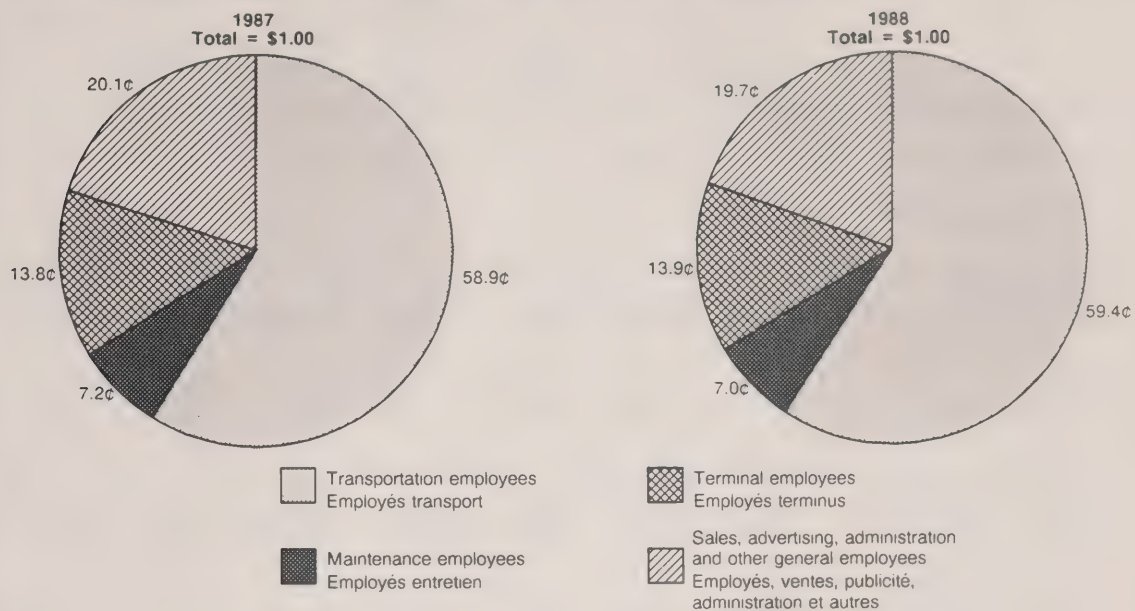


Figure 2.18

For-hire Trucking, 1988: Employees and Compensation¹

No.			Canada	New- found- land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Québec
				Terre- Neuve	Île-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	
1	Carriers reporting	No.	5,867	75	31	174	170	1,464
Transportation employees:								
2	Drivers (including super- visors and helpers)	No.	57,458	592	236	1,298	1,482	11,368
3	Total compensation	\$	1,751,864,168	11,612,505	4,545,786	32,485,929	40,376,408	313,199,868
4	Average compensation	"	30,489	19,616	19,262	25,028	27,245	27,551
5	Other	No.	761	2	3	11	7	128
6	Total compensation	\$	17,911,768	32,859	58,932	167,296	114,289	2,843,848
7	Average compensation	"	23,537	16,430	19,644	15,209	16,327	22,218
8	Equipment maintenance and garage employees	No.	6,539	62	25	141	255	1,237
9	Total compensation	\$	209,562,023	1,556,867	519,301	3,763,142	6,587,661	36,750,217
10	Average compensation	"	32,048	25,111	20,772	26,689	25,834	29,709
11	Terminal and platform em- ployees	No.	13,704	88	41	212	639	906
12	Total compensation	\$	413,461,862	1,850,781	913,047	4,578,162	16,449,259	26,831,315
13	Average compensation	"	30,171	21,032	22,269	21,595	25,742	29,615
14	Sales, tariff, advertising, administrative and other general employees	No.	19,536	237	86	430	663	2,994
15	Total compensation	\$	586,068,818	5,161,850	1,836,290	12,020,859	18,583,998	73,581,052
16	Average compensation	"	29,999	21,780	21,352	27,955	2,8030	24,576
17	Total number of employees	No.	97,998	981	391	2,092	3,046	16,633
18	GRAND TOTAL COMPENSATION	\$	2,978,868,639	20,214,862	7,873,356	53,015,388	82,111,615	453,206,300
19	AVERAGE COMPENSATION	\$	30,397	20,606	20,136	25,342	26,957	27,247

¹ Excludes the employee benefits of revenue class 3 carriers.

Figure 2.18

Le camionnage pour compte d'autrui, 1988: Employés et rémunération¹

Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest			N°
1,452	240	233	936	1,068	11	13	Nbre	Transporteurs déclarants	1
								Employés affectés au transport:	
23,994	4,121	1,581	7,709	4,807	154	116	Nbre	Chauffeurs (y compris les surveillants et les aides)	2
805,125,202	122,622,913	39,980,019	229,397,380	143,765,778	6,018,874	2,733,506	\$	Rémunération totale	3
33,555	29,756	25,288	29,757	29,908	39,084	23,565	"	Rémunération moyenne	4
241	203	20	49	84	6	7	Nbre	Autres	5
6,228,272	5,353,604	274,908	918,211	1,549,646	273,455	96,448	\$	Rémunération totale	6
25,843	26,372	13,745	18,739	18,448	45,576	13,778	"	Rémunération moyenne	7
2,707	487	171	937	466	46	5	Nbre	Employés à l'entretien du matériel et du garage	8
93,861,766	15,011,718	4,408,036	30,515,990	14,927,643	1,538,037	121,645	\$	Rémunération totale	9
34,674	30,825	25,778	32,568	32,034	33,436	24,329	"	Rémunération moyenne	10
8,175	1,789	163	1,248	372	6	65	Nbre	Employés de terminus et de plate-forme	11
254,447,650	55,132,353	3,822,647	37,138,259	10,531,888	147,000	1,619,501	\$	Rémunération totale	12
31,125	30,817	23,452	29,758	28,312	24,500	24,915	"	Rémunération moyenne	13
7,679	1,564	652	2,913	2,229	30	59	Nbre	Employés des ventes, des tarifs, de l'administration et autres	14
269,347,061	43,147,499	17,017,946	81,957,017	60,187,614	833,284	2,394,348	\$	Rémunération totale	15
35,076	27,588	26,101	28,135	27,002	27,776	40,582	"	Rémunération moyenne	16
42,796	8,164	2,587	12,856	7,958	242	252		Nombre total d'employés	17
1,429,009,951	241,268,087	65,503,556	379,926,857	230,962,569	8,810,650	6,965,448	\$	TOTAL GÉNÉRAL, REMUNÉRATION	18
33,391	29,553	25,320	29,552	29,023	36,408	27,641	\$	RÉMUNÉRATION MOYENNE	19

¹ Ne comprend pas les avantages des employés des transporteurs de la catégorie de recettes 3

Figure 2.19

For-hire Trucking, 1988: Revenue Equipment Operated

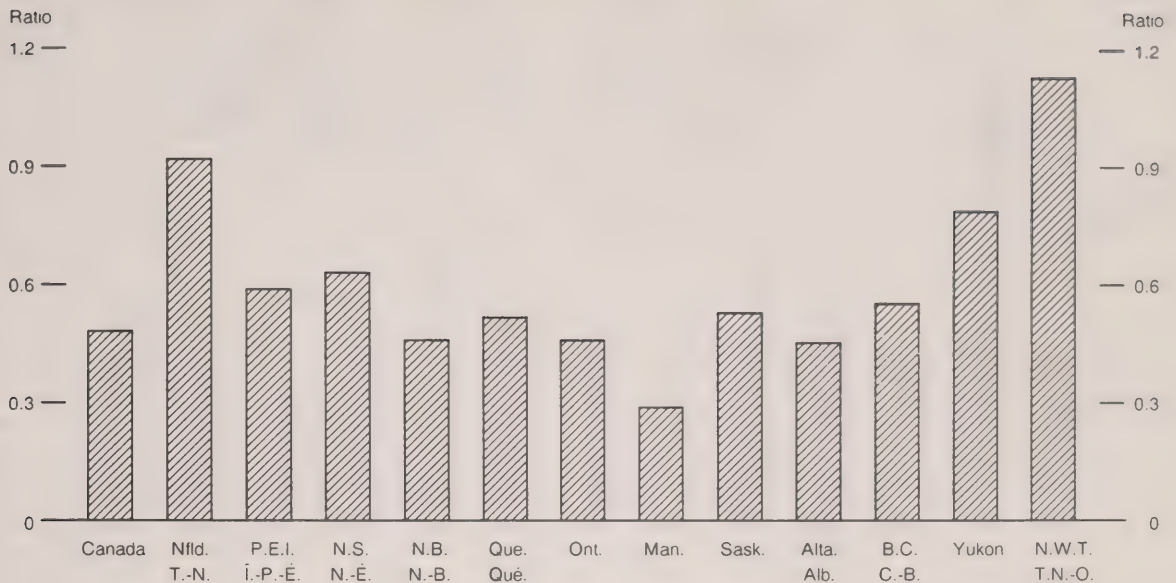
Le camionnage pour compte d'autrui, 1988: Matériel productif en service

	Straight trucks	Road tractors	Semi-trailers	Full trailers	Other	Total
	Camions	Tracteurs routiers	Semi-remorques	Remorques	Autres	
Number - Nombre						
Canada:						
Owned - Possédés	16,840	33,447	87,407	4,163	7,111	148,968
Leased - Loués	887	3,860	11,423	280	321	16,771
Newfoundland - Terre-Neuve:						
Owned - Possédés	275	301	435	144	7	1,162
Leased - Loués	7	6	97	-	-	110
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard:						
Owned - Possédés	75	127	256	15	27	500
Leased - Loués	-	-	-	-	-	-
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse:						
Owned - Possédés	508	791	1,589	76	158	3,122
Leased - Loués	9	36	64	-	-	109
New Brunswick - Nouveau-Brunswick:						
Owned - Possédés	420	884	3,076	52	111	4,543
Leased - Loués	4	43	94	-	-	141
Québec:						
Owned - Possédés	3,471	6,331	12,890	944	1,642	25,278
Leased - Loués	246	766	1,349	68	179	2,608
Ontario:						
Owned - Possédés	6,924	14,083	39,370	801	2,783	63,961
Leased - Loués	281	1,735	6,698	87	90	8,891
Manitoba:						
Owned - Possédés	784	2,528	8,727	456	1,011	13,506
Leased - Loués	37	297	979	7	10	1,330
Saskatchewan:						
Owned - Possédés	508	904	2,190	99	50	3,751
Leased - Loués	21	85	304	10	5	425
Alberta:						
Owned - Possédés	2,222	4,639	12,504	1,152	859	21,376
Leased - Loués	120	514	956	32	7	1,629
British Columbia - Colombie-Britannique:						
Owned - Possédés	1,548	2,763	6,196	412	459	11,378
Leased - Loués	162	367	771	74	30	1,404
Yukon:						
Owned - Possédés	37	45	46	-	1	129
Leased - Loués	-	2	80	-	-	82
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest:						
Owned - Possédés	68	51	128	12	3	262
Leased - Loués	-	9	31	2	-	42

Figure 2.20

For-hire Trucking, 1988: Truck/Tractor Ratio

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: Ratio camions/tracteurs



REVENUE EQUIPMENT OPERATED

The total number of revenue vehicles operated by the for-hire trucking carriers totalled 165,739 in 1988, a decrease of less than half of one percent from 1987. This number does not include the vehicles operated by owner operators working for for-hire trucking carriers.

Leasing continues to be increasingly popular, with 11.3% of the revenue equipment operated leased in 1988. In 1987, 8.8% of total revenue equipment was leased. In 1988, 16,771 pieces of equipment were leased, an increase of 25.4% from the 13,377 leased in 1987. Except for carriers domiciled in Newfoundland, Prince Edward Island, Nova Scotia, British Columbia, and the Northwest Territories, all carriers show increases in the number of vehicles leased.

MATÉRIEL PRODUCTIF EN SERVICE

Les transporteurs pour compte d'autrui déclarants ont utilisé 165,739 véhicules en 1988, soit un demi-point de moins qu'en 1987. Ce total ne comprend pas les véhicules exploités par les chauffeurs contractants qui sont au service des transporteurs pour compte d'autrui.

Les véhicules loués sont de plus en plus répandus, figurant pour 11.3 % du matériel productif en service en 1988. En 1987, 8.8 % du total du matériel productif était loué. En 1988, 16,771 véhicules ont été loués, une augmentation de 25.4 % par rapport aux 13,377 véhicules loués en 1987. Tous les transporteurs, sauf ceux de Terre-Neuve, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse, de la Colombie-Britannique et des Territoires du Nord-Ouest, ont affiché une augmentation du nombre de véhicules loués.

Figure 2.21

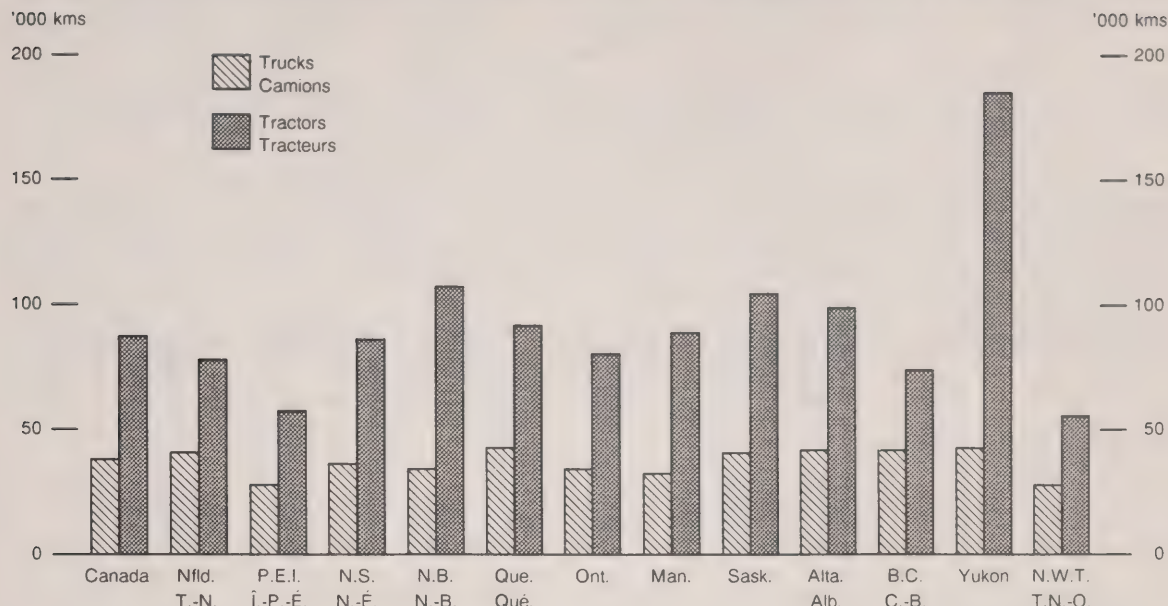
For-hire Trucking, 1988: Estimated Annual Distance Travelled**Le camionnage pour compte d'autrui, 1988: Distance annuelle estimative parcourue**

	Canada	New-found land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Québec
		Terre- Neuve	Île-du- Prince- Édouard	Nouvelle- Écosse	Nouveau- Brunswick	
Number – Nombre						
Carriers reporting – Transporteurs déclarants	5,867	75	31	174	170	1,464
Kilometres – Kilomètres						
Straight trucks – Camions	674 685 421	11 573 806	2 077 568	18 596 302	14 532 420	158 375 533
Road tractors – Tracteurs routiers	3 246 595 835	23 795 759	7 283 793	71 459 220	99 245 736	654 071 490
Total	3 921 281 256	35 369 565	9 361 361	90 055 522	113 778 156	812 447 023
	Ontario	Manitoba	Saskat- chewan	Alberta	British Columbia Colombie- Britannique	Yukon Territoires du Nord- Ouest
Number – Nombre						
Carriers reporting – Transporteurs déclarants	1,452	240	233	936	1,068	11
Kilometres – Kilomètres						
Straight trucks – Camions	247 015 968	26 187 666	21 952 864	98 895 167	71 942 289	1 604 531
Road tractors – Tracteurs routiers	1 282 763 805	250 658 844	104 093 231	509 653 129	231 470 595	8 711 167
Total	1 529 779 773	276 846 510	126 046 095	608 548 296	303 412 884	10 315 698
						5 320 373

Figure 2.22

For-hire Trucking, 1988: Average Distance per Truck and Tractor

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: Distance moyenne parcourue, camions et tracteurs



DISTANCE TRAVELLED

Figure 2.21 shows the estimated annual distance travelled by the power units operated by the for-hire trucking carriers reporting in 1988.

Though the number of power units decreased 2.4% to 55,034 in 1988, the total distance travelled increased 3.6%, from 3 785 million kilometres to 3 921 million kilometres. The bulk of the distance travelled (82.8%) was accumulated by road tractors. This distance travelled by straight trucks decreased 5.4% to 675 million kilometres, and the distance travelled by road tractors decreased 8.0% to 3 247 million in 1988. Carriers domiciled in Ontario and Québec accounted for 59.1% of total operating revenues and 59.7% the total distance travelled.

The average distance travelled by straight trucks in Canada in 1988 was 38 060 kilometres, up 5% from 1987 when the average distance travelled was 36 258. On a provincial/territorial level, this distance varied from a high of 43 366 kilometres for Alberta domiciled carriers to 27 701 kilometres for carriers domiciled in Prince Edward Island.

Road tractors averaged 87 024 kilometres in 1988, a 6.3% increase over the average of 1987. On the provincial/territorial level, road tractors averaged from a high of 107 061 kilometres in New Brunswick to a low of 56 484 kilometres in the Northwest Territories.

DISTANCE PARCOURUE

La figure 2.21 fournit la distance annuelle estimative parcourue par les unités motorisées exploitées par les transporteurs pour compte d'autrui déclarants en 1988.

Bien que le nombre d'unités motorisées a diminué de 2.4 % pour passer à 55,034 en 1988, la distance totale parcourue a augmenté de 3.6 % pour passer de 3,785 millions de kilomètres à 3,921 millions de kilomètres. Ce sont les tracteurs routiers qui ont parcouru la plus grande partie de la distance (82.8 %). La distance parcourue par les camions a régressé de 5.4 % pour passer à 675 millions de kilomètres, et la distance parcourue par les tracteurs routiers a diminué de 8.0 % pour s'établir à 3,247 millions de kilomètres en 1988. Les transporteurs de l'Ontario et du Québec ont représenté 59.1 % des recettes totales d'exploitation et 59.7 % de la distance totale parcourue.

En 1988, les camions ont parcouru une distance moyenne de 38,060 kilomètres, en hausse de 5 % par rapport à 1987 alors que la moyenne était de 36,258 kilomètres. Au niveau provincial ou territorial, cette distance a varié entre 43,366 kilomètres pour les transporteurs de l'Alberta et 27,701 kilomètres pour les transporteurs de l'Île-du-Prince-Édouard.

Les tracteurs routiers ont parcouru en moyenne 87,024 kilomètres en 1988, en hausse de 6.3 % par rapport à la moyenne de 1987. À l'échelle provinciale ou territoriale, les tracteurs routiers ont parcouru en moyenne des distances variant entre 107,061 kilomètres pour les transporteurs du Nouveau-Brunswick et 56,484 kilomètres pour les transporteurs des Territoires du Nord-Ouest.

Figure 2.23

For-hire Trucking, 1988: Fuel Consumption and Cost

Le camionnage pour compte d'autrui, 1988: La consommation de carburant et son coût

	Canada	New- found- land Terre- Neuve	Prince Edward Island Île-du- Prince- Édouard	Nova Scotia Nouvelle- Écosse	New Brunswick Nouveau- Brunswick	Québec
Number - Nombre						
Carriers reporting - Transporteurs déclarants	5,867	75	31	174	170	1,464
Litres						
Canadian fuel - Carburant canadien:						
Gasoline - Essence	84 638 370	1 266 288	244 448	2 154 570	2 349 303	14 953 140
Diesel	1 849 189 387	17 764 592	4 108 133	44 435 039	52 347 863	387 711 241
Propane	16 297 522	20 000	-	-	16 000	329 413
Total	1 950 125 279	19 050 880	4 352 581	46 589 609	54 713 166	402 993 794
United States fuel - Carburant des États-Unis:						
Gasoline - Essence	438 509	-	-	-	-	225 214
Diesel	94 614 187	-	438 394	760 967	2 674 655	21 511 682
Propane	102 205	-	-	-	-	-
Total	95 154 901	-	438 394	760 967	2 674 655	21 736 896
Dollars						
Total fuel cost (including fuel tax) - Coût total du carburant (taxe comprise)	809,761,276	9,501,843	2,191,103	21,101,058	24,812,261	179,795,525
	Ontario	Manitoba	Saskat- chewan	Alberta	British Columbia Colombie- Britannique	Yukon Territoires du Nord- Ouest
Number - Nombre						
Carriers reporting - Transporteurs déclarants	1,452	240	233	936	1,068	11
Litres						
Canadian fuel - Carburant canadien:						
Gasoline - Essence	40 041 868	3 973 121	1 947 265	10 297 681	7 030 558	301 117
Diesel	700 580 468	128 465 441	65 199 748	299 655 490	144 811 934	1 729 027
Propane	6 659 162	1 423 402	57 710	4 368 702	3 423 133	-
Total	747 281 498	133 861 964	67 204 723	314 321 873	155 265 625	2 681 528
United States fuel - Carburant des États-Unis:						
Gasoline - Essence	211 405	-	-	-	1 890	-
Diesel	38 474 337	6 393 128	2 276 941	11 833 302	6 260 781	3 990 000
Propane	102 205	-	-	-	-	-
Total	38 787 947	6 393 128	2 276 941	11 833 302	6 262 671	3 990 000
Dollars						
Total fuel cost (including fuel tax) - Coût total du carburant (taxe comprise)	306,428,002	53,576,996	26,810,691	115,234,598	67,508,923	1,713,518
						1,086,758

FUEL

In 1988, carriers consumed 52.2 litres per 100 kilometres compared, the same level of consumption as in 1987. The average price paid for fuel in 1988 was 39.6 cents per litre compared with 41.1 cents paid in 1987.

Consumption of diesel increased from 93.9% in 1987 to 95.0% of total fuel consumed in 1988. Of the total fuel purchased, only 4.7% was purchased in the United States, consisting mainly of diesel.

The cost per litre was highest in Newfoundland at 49.9 cents per litre, followed by 45.7 cents in Prince Edward Island. The cost per litre was lowest in the Yukon at 29.6 cents per litre. Fuel consumption ranged from a high of 56.2 litres per 100 kilometres in the Yukon to a low of 50.4 litres per 100 kilometres in the Northwest Territories.

The share of fuel in the total operating expenses has declined to 8.8% in 1988 from 9.1% in 1987.

CARBURANT

En 1988, les transporteurs ont consommé 52.2 litres par 100 kilomètres, soit le même niveau qu'en 1987. Le prix moyen payé pour le carburant en 1988 était de 39.6 cents le litre par rapport à 41.1 cents en 1987.

La consommation de diesel a augmenté pour passer de 93.9 % en 1987 à 95.0 % du total du carburant consommé en 1988. Seulement 4.7 % du carburant total a été acheté aux États-Unis, et il s'agissait surtout de diesel.

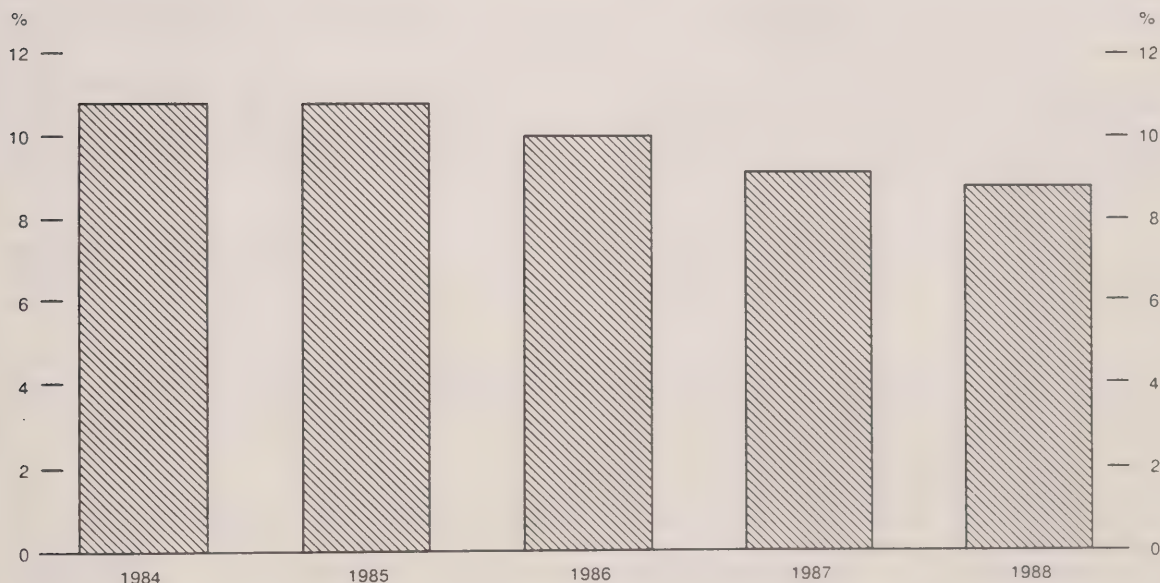
Les transporteurs domiciliés à Terre-Neuve ont payé le prix le plus élevé par litre (49.9 cents), suivis de ceux de l'Île-du-Prince-Édouard (45.7 cents). Les transporteurs du Yukon ont payé le prix le moins élevé, soit 29.6 cents le litre. La consommation de carburant a varié entre 56.2 litres par 100 kilomètres au Yukon et 50.4 litres dans les Territoires du Nord-Ouest.

La proportion des dépenses totales d'exploitation consacrée au carburant a diminué pour passer de 9.1 % en 1987 à 8.8 % en 1988.

Figure 2.24

For-hire Trucking, 1984-1988: Fuel Cost as a percentage of Total Expenses

Camionnage pour compte d'autrui, 1984-1988: Coût du carburant en proportion des dépenses totales



CHAPTER 3

MOTOR CARRIERS FREIGHT QUARTERLY SURVEY, 1989

INTRODUCTION

The purpose of the Quarterly Trucking Survey is to provide provincial and territorial estimates of key variables pertaining to the For-Hire Trucking industry on a timely basis.

Data are provided on the economic performance of two segments of the For-Hire Trucking industry:

- the first segment consists of the 40 largest carriers, all earning \$25 million or more annually. Data for this segment are available to users approximately 8 weeks after the reference period.
- the second segment consists of carriers earning \$250,000 or more annually. Data are normally available 14 to 16 weeks after the reference period.

The first segment represents roughly 30% of the Annual Motor Carrier Freight and Household Goods Movers Survey, while the second segment represents approximately 95%.

The preliminary results for the four quarters of 1989 for the two segments of the For-Hire Trucking industry are presented and analyzed in this chapter.

A complete description of the Quarterly Trucking Survey, including the sample design, collection and estimation are explained in the *Surface and Marine Transport Service Bulletin*, Vol. 5 No.7, Catalogue Number 50-002. Detailed tabulations from the quarterly survey are published only in the above mentioned catalogue.

SUMMARY OF FINDINGS

Segment 1:

The 40 largest carriers in 1989 earned approximately \$2.99 billion in operating revenues. This represents 31.3% of the total industry revenues for 1989 covered by the quarterly survey. The corresponding operating expenses amounted to \$2.93 billion.

Of the 40 largest carriers, 27 carriers were classified as general freight carriers. The remaining 13 were involved mainly in the transportation of bulk and other commodities requiring specialized equipment. The annual operating ratio for both types of carriers was the same, at 0.98, although this ratio varied from quarter to quarter.

The largest carriers experienced a much higher operating ratio in Quarters 1 and 4 compared with Quarters 2 and 3, with the annual ratio being 0.98. It is noted that the total revenues of these carriers were higher in quarter 2 and quarter 3 while their expenses were more evenly distributed over the four quarters.

CHAPITRE 3

ENQUÊTE TRIMESTRIELLE SUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE MARCHANDISES, 1989

INTRODUCTION

La présente enquête a pour objet de produire des estimations provinciales et territoriales actuelles des principales variables concernant le camionnage pour compte d'autrui.

Elle fournit des données sur la performance économique de deux segments du secteur du camionnage pour compte d'autrui:

- Le premier segment se compose des 40 plus importants transporteurs qui génèrent \$25 millions ou plus par année. Les utilisateurs peuvent se procurer les données sur ce segment environ huit semaines après la période de référence.
- Le deuxième segment se compose des transporteurs qui génèrent \$250,000 ou plus par année. Les données sont habituellement disponibles de 14 à 16 semaines après la période de référence.

Le premier segment représente environ 30 % de l'enquête annuelle sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement, et le deuxième segment, environ 95 %.

Les résultats provisoires des quatre trimestres de 1989 pour les deux segments du secteur du camionnage pour compte d'autrui sont présentés et analysés dans le présent chapitre.

On peut obtenir une description détaillée de l'enquête trimestrielle sur le camionnage, y compris du plan de l'échantillon et des méthodes de collecte et d'estimation dans le *Bulletin de service sur les transports terrestre et maritime*, vol.5, n° 7, numéro 50-002 au catalogue. Les totalisations détaillées de l'enquête trimestrielle ne sont publiées que dans le numéro susmentionné.

RÉSUMÉ DES RÉSULTATS

Segment 1:

En 1989, les 40 plus importants transporteurs ont généré environ \$2.99 milliards de recettes d'exploitation, ce qui ne représente que 31.3 % des recettes totales d'exploitation pour l'ensemble du secteur couvert par l'enquête trimestrielle. Les dépenses d'exploitation correspondantes se sont chiffrées à \$2.93 milliards.

Sur ces 40 plus importants transporteurs, 27 ont été classés comme transporteurs de fret ordinaire. Les 13 autres s'occupaient surtout du transport de marchandises en vrac et d'autres marchandises nécessitant un matériel spécialisé. Le ratio d'exploitation annuel des deux types de transporteurs a été le même, soit 0.98, bien qu'il ait varié d'un trimestre à l'autre.

Les grands transporteurs ont enregistré un ratio d'exploitation beaucoup plus élevé aux premier et quatrième trimestres qu'aux deuxième et troisième trimestres, le ratio annuel s'établissant à 0.98. Ces entreprises ont enregistré des recettes plus élevées aux deuxième et troisième trimestres; les dépenses d'exploitation, cependant, ont été plus équitablement réparties sur les quatre trimestres.

For 1989, 84.0% of the revenues were generated domestically while 16.0% were from international movements. Revenues generated from international movements into Canada were 16.4% higher than the revenues from movements out of Canada.

Salaries and wages accounted for 36.9% of the total operating expenses, while payments to owner operators accounted for another 21.1%. Each expense item expressed as a percentage of total expenses remained fairly stable over the four quarters.

Segment 2:

For carriers earning \$250,000 or more annually, operating revenues for 1989 totalled \$9.57 billion. This represents an increase of 4.6% over the \$9.15 billion total recorded in 1988.

The corresponding increase in operating expenses was about the same causing the annual operating ratio to remain unchanged at 0.96. This overall ratio is better than the ratio of 0.98 experienced by largest 40 carriers in 1989, shown in segment 1.

Revenues generated domestically have declined from 83.0% in 1988 to 82.2% in 1989. The revenues generated from international movements originating in Canada in 1988 were 30% higher than those originating in the United States, the trend completely reversed itself in 1989 with the latter being higher by 49%.

The third quarter accounted for 26.3% of the annual operating revenues followed by the fourth quarter at 25.4%, the second quarter at 25.1% and by the first quarter at 23.2%.

While the annual operating ratio was 0.96, it varied from a low of 0.93 in second quarter to a high of 0.99 in the first quarter. The annual operating ratio also varied from province to province, with carriers domiciled in the Yukon showing the best ratio at 0.90 and those in the Northwest Territories breaking even in terms of revenues and expenses, showing an operating ratio of 1.00.

A major proportion, 43.3% of total operating revenues was generated by carriers domiciled in Ontario. These carriers experienced an operating ratio of 0.95.

Salaries and wages accounted for 34.0% of operating expenses in 1989, fuel for 9.1%, payments to owner operators 20.0% and other purchased transportation for 7.4%. The remaining 25.9% were other expenses such as maintenance, administration, insurance, etc.

En 1989, les mouvements intérieurs ont rapporté 84.0 % des recettes, et les mouvements internationaux, 16.0 %. Les recettes provenant des mouvements internationaux à destination du Canada ont été de 16.4 % supérieures à celles des mouvements à destination de l'étranger.

Les traitements et les salaires ont figuré pour 36.9 % des dépenses d'exploitation totales, et les versements aux chauffeurs contractants, pour un autre 21.1 %. Chaque poste de dépense, exprimé en pourcentage des dépenses totales, est demeuré assez stable au cours des quatre trimestres.

Segment 2:

En 1989, les transporteurs générant \$250,000 ou plus par année ont rapporté des recettes d'exploitation totales de \$9.57 milliards, en hausse de 4.6 % par rapport aux recettes de \$9.15 milliards enregistrées en 1988.

L'augmentation correspondante des dépenses a été pratiquement la même, aussi le ratio d'exploitation est-il demeuré stable à 0.96. Ce ratio d'ensemble est meilleur que le ratio de 0.98 enregistré en 1989 par les 40 plus importants transporteurs du segment 1.

Les recettes provenant des mouvements intérieurs ont diminué pour passer de 83.0 % en 1988 à 82.2 % en 1989. Les recettes des mouvements internationaux en provenance du Canada en 1988 étaient de 30 % supérieures à celles des mouvements provenant des États-Unis. La tendance a été complètement renversée en 1989, ces derniers mouvements étant de 49 % supérieurs aux premiers.

Ces entreprises ont enregistré des recettes d'exploitation annuelles de 26.3 % au troisième trimestre, de 25.4 % au quatrième trimestre, de 25.1 % au deuxième trimestre, et de 23.2 % au premier trimestre.

Bien que le ratio d'exploitation annuel se soit établi à 0.96, il a varié entre 0.93 au deuxième trimestre et 0.99 au premier trimestre. Il a également varié d'une province à l'autre: les transporteurs domiciliés au Yukon ont enregistré le meilleur ratio à 0.90, et ceux des Territoires du Nord-Ouest s'en sont tirés sans gains ni pertes avec un ratio de 1.00.

Une grande partie des recettes d'exploitation totales, soit 43.3%, ont été générées par les transporteurs domiciliés en Ontario. Ces derniers ont enregistré un ratio d'exploitation de 0.95.

Les traitements et les salaires ont représenté 34.0 % des dépenses d'exploitation en 1989, le carburant 9.1 %, les versements aux chauffeurs contractants 20.0 % et l'achat d'autres services de transport 7.4 %. Les autres dépenses telles que l'entretien, l'administration, les assurances, etc. ont figuré pour 25.9 %.

Figure 3.1

Motor Carrier Freight Quarterly Survey, 1989: Summary Tabulations, 40 Largest Companies**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1989: Totalisations sommaires, 40 grandes entreprises**

	First Quarter	Second Quarter	Third Quarter	Fourth Quarter	Year to Date
	Premier trimestre	Deuxième trimestre	Troisième trimestre	Quatrième trimestre	Tot. cumulé de l'année
\$ '000,000					
Operating Revenues – Recettes d'exploitation:					
Domestic movements – Mouvements intérieurs	605.8	644.8	651.2	610.2	2512.0
International movements – Mouvements internationaux					
Into Canada – vers le Canada	67.9	67.1	59.6	62.1	256.6
Out of Canada – à partir du Canada	58.6	60.1	47.1	54.6	220.4
Total Operating Revenues – Total, recettes d'exploitation	732.3	772.1	757.9	726.8	2989.0
Operating Expenses – Dépenses d'exploitation:					
Salaries and wages (including benefits) – Rémunération (y compris avantage social)	267.1	269.7	269.5	274.9	1081.2
Owner operator expenses – Dépenses des chauffeurs contractants	152.0	157.8	153.9	153.8	617.5
Other purchased transportation – Autres achats liés au transport	60.6	69.1	61.6	68.8	260.2
Other expenses – Autres dépenses	248.4	237.4	249.2	236.5	971.4
Total Operating Expenses – Total, dépenses d'exploitation	728.0	734.0	734.3	734.0	2930.3
Operating Ratio – Ratio d'exploitation	0.99	0.95	0.97	1.01	0.98

Note: Components may not add up to totals due to rounding – Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Figure 3.2

Motor Carrier Freight Quarterly Survey 1989: General Freight Carriers**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises générales, 1989: Totalisations sommaires**

Total 27 Carriers – Total 27 Entreprises					
	First Quarter	Second Quarter	Third Quarter	Fourth Quarter	Year to Date
	Premier trimestre	Deuxième trimestre	Troisième trimestre	Quatrième trimestre	Tot. cumulé de l'année
\$ '000,000					
Operating Revenues – Recettes d'exploitation:					
Domestic movements – Mouvements intérieurs	485.5	500.7	494.5	458.5	1939.2
International movements – Mouvements internationaux					
Into Canada – vers le Canada	59.1	56.6	54.2	47.8	217.7
Out of Canada – à partir du Canada	36.5	41.2	32.4	34.5	144.6
Total Operating Revenues – Total, recettes d'exploitation	581.0	598.5	581.1	540.8	2301.4
Operating Expenses – Dépenses d'exploitation:					
Salaries and wages (including benefits) – Rémunération (y compris avantage social)	223.9	224.2	221.5	223.8	893.4
Owner operator expenses – Dépenses des chauffeurs contractants	108.8	114.0	107.5	105.7	436.0
Other purchased transportation – Autres achats liés au transport	54.1	60.4	55.6	58.7	228.7
Other expenses – Autres dépenses	186.5	168.3	178.6	164.6	698.0
Total Operating Expenses – Total, dépenses d'exploitation	573.3	566.9	563.1	552.8	2256.1
Operating Ratio – Ratio d'exploitation	0.99	0.95	0.97	1.02	0.98

Note: Components may not add up to totals due to rounding – Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Figure 3.3

Motor Carriers Freight Quarterly Survey, 1989 preliminary: Revenues and Expenses by Province and Territory of Domicile

No.	Province or Territory of Domicile		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Qué.	Ont.
			T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.		
\$ '000,000								
Operating Revenues								
1	Domestic movements	Quarter 1	14.9	9.4	33.1	73.4	306.4	658.3
2		Quarter 2	18.3	12.5	39.5	79.9	353.6	785.6
3		Quarter 3	26.6	12.1	43.3	82.4	350.3	903.6
4		Quarter 4	17.2	13.9	49.1	80.9	342.9	844.2
5		Total	77.0	47.9	165.0	316.6	1353.2	3191.7
6	International movements	Quarter 1	0.0	0.1	0.2	3.2	39.3	152.4
7	Into Canada	Quarter 2	0.1	0.1	5.2	3.0	20.7	177.3
8		Quarter 3	0.2	0.2	0.7	5.2	17.3	103.1
9		Quarter 4	0.9	0.3	6.6	7.6	27.9	166.0
10		Total	1.2	0.7	12.7	19.0	105.2	598.8
11	International movements	Quarter 1	0.2	0.4	0.4	7.1	39.9	114.9
12	Out of Canada	Quarter 2	0.1	0.4	2.2	5.3	31.7	89.7
13		Quarter 3	0.1	0.2	0.5	10.4	27.3	67.9
14		Quarter 4	0.1	0.1	3.2	10.4	23.6	82.4
15		Total	0.5	1.1	6.3	33.2	122.5	354.9
16	Total Operating Revenues	Quarter 1	15.0	10.0	33.7	83.7	385.6	925.7
17		Quarter 2	18.5	13.1	46.9	88.2	406.0	1052.6
18		Quarter 3	26.9	12.4	44.6	98.0	394.9	1074.6
19		Quarter 4	18.2	14.3	59.0	98.8	394.4	1092.6
20		Total	78.6	49.8	184.2	368.7	1580.9	4145.5
21	Total Operating Expenses	Quarter 1	15.0	10.2	35.1	84.5	386.1	921.2
22		Quarter 2	17.1	11.9	41.3	82.0	374.5	965.1
23		Quarter 3	22.9	12.7	42.9	93.2	379.0	1,008.5
24		Quarter 4	16.8	13.7	56.6	95.4	390.3	1057.1
25		Total	71.8	48.5	175.9	355.1	1529.9	3951.9
26	Operating Ratio	Quarter 1	1.00	1.02	1.04	1.01	1.00	1.00
27		Quarter 2	0.93	0.91	0.88	0.93	0.92	0.92
28		Quarter 3	0.85	1.02	0.96	0.96	0.96	0.94
29		Quarter 4	0.92	0.96	0.96	0.97	0.99	0.97
30		Total	0.91	0.97	0.95	0.96	0.97	0.95

Note: Components may not add up to totals due to rounding

Figure 3.3

**Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1989, données provisoires:
Recettes et dépenses selon la province ou le territoire de domicile**

Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	Yukon	N.W.T. T.N.-O.	Total	Province ou territoire de domicile		Nº
\$ '000,000									
Recettes d'exploitation									
158.9	51.6	244.3	203.1	4.8	6.9	1,765.1	Trimestre 1	Mouvements intérieurs	1
153.8	58.0	254.4	162.8	6.9	6.7	1,932.1	Trimestre 2		2
173.6	45.2	340.1	201.6	1.8	7.6	2,188.2	Trimestre 3		3
139.9	50.9	267.3	169.0	1.3	5.8	1,982.3	Trimestre 4		4
626.2	205.7	1106.1	736.5	14.8	27.0	7867.7	Total		5
Mouvements internationaux									
22.9	4.0	10.5	7.7	0.7	0.0	241.0	Trimestre 1	Mouvements internationaux	6
13.8	4.2	65.9	15.2	0.0	0.0	305.5	Trimestre 2	Vers le Canada	7
26.2	5.5	11.0	7.1	0.0	0.0	176.5	Trimestre 3		8
11.6	2.8	52.5	17.4	0.0	0.0	293.6	Trimestre 4		9
74.5	16.5	139.9	47.4	0.7	0.0	1016.6	Total		10
Mouvements internationaux à partir du Canada									
18.4	3.4	11.4	14.7	1.0	0.0	211.8	Trimestre 1	Mouvements internationaux à partir du Canada	11
5.8	3.2	11.2	12.0	0.3	0.0	161.9	Trimestre 2		12
18.9	3.1	10.6	9.3	5.0	0.0	153.3	Trimestre 3		13
4.7	4.8	11.9	7.5	5.2	0.0	154.2	Trimestre 4		14
47.8	14.5	45.1	43.5	11.5	0.0	681.2	Total		15
Total, recettes d'exploitation									
200.2	59.0	266.2	225.5	6.5	6.9	2217.9	Trimestre 1	Total, recettes d'exploitation	16
173.4	65.5	331.5	190.0	7.2	6.7	2399.4	Trimestre 2		17
218.8	53.7	361.7	218.0	6.8	7.6	2518.0	Trimestre 3		18
156.2	58.5	331.7	193.9	6.5	5.9	2430.0	Trimestre 4		19
748.6	236.7	1291.1	827.4	27.0	27.1	9565.3	Total		20
Total, dépenses d'exploitation									
194.2	52.7	273.5	212.6	6.1	7.1	2,198.2	Trimestre 1	Total, dépenses d'exploitation	21
166.4	61.8	316.2	187.3	6.0	6.1	2,235.9	Trimestre 2		22
214.0	52.2	325.7	210.4	6.3	7.5	2,375.2	Trimestre 3		23
154.2	55.4	302.0	186.0	6.0	6.4	2,339.7	Trimestre 4		24
728.8	222.1	1217.4	796.3	24.4	27.1	9149.0	Total		25
Ratio d'exploitation									
0.97	0.89	1.03	0.94	0.94	1.03	0.99	Trimestre 1	Ratio d'exploitation	26
0.96	0.94	0.95	0.99	0.83	0.92	0.93	Trimestre 2		27
0.98	0.97	0.90	0.97	0.92	0.98	0.94	Trimestre 3		28
0.99	0.95	0.91	0.96	0.92	1.08	0.96	Trimestre 4		29
0.97	0.94	0.94	0.96	0.90	1.00	0.96	Total		30

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux

Figure 3.4

Motor Carrier Freight Quarterly Survey, 1989: Non-General Freight Carriers

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises non-générales, 1989: Totalisations sommaires

Total 13 Carriers – Total 13 Entreprises					
	First Quarter	Second Quarter	Third Quarter	Fourth Quarter	Year to Date
	Premier trimestre	Deuxième trimestre	Troisième trimestre	Quatrième trimestre	Tot. cumulé de l'année
\$ '000,000					
Operating Revenues – Recettes d'exploitation:					
Domestic movements – Mouvements intérieurs	120.3	144.2	156.7	151.7	572.8
International movements – Mouvements internationaux	30.9	29.3	20.1	34.3	114.7
Into Canada – vers le Canada	8.8	10.4	5.4	14.2	38.9
Out of Canada – à partir du Canada	22.1	18.9	14.7	20.1	75.9
Total Operating Revenues – Total, recettes d'exploitation	151.2	173.5	176.8	186.0	687.5
Operating Expenses – Dépenses d'exploitation:					
Salaries and wages (including benefits) – Rémunération (y compris avantage social)	43.2	45.5	48.0	51.0	187.8
Owner operator expenses – Dépenses des chauffeurs contractants	43.1	43.7	46.5	48.2	181.5
Other purchased transportation – Autres achats liés au transport	6.5	8.7	6.1	10.1	31.5
Other expenses – Autres dépenses	61.9	69.0	70.6	71.9	273.5
Total Operating Expenses – Total, dépenses d'exploitation	154.8	167.1	171.2	181.2	674.2
Operating Ratio – Ratio d'exploitation	1.02	0.96	0.97	0.97	0.98

Note: Components may not add up to totals due to rounding – Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Figure 3.5

Motor Carrier Freight Quarterly Survey, 1989 preliminary : Summary Tabulations

Enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers de marchandises, 1989, données provisoires: Totalisations sommaires

	First Quarter	Second Quarter	Third Quarter	Fourth Quarter	Year to Date
	Premier trimestre	Deuxième trimestre	Troisième trimestre	Quatrième trimestre	Tot. cumulé de l'année
Number of Carriers Sampled – Nombre de transporteurs échantillonnés	392	404	398	403	--
Number of Carriers – Nombre de transporteurs	3679	3679	3679	3679	3679
Operating Revenues – Recettes d'exploitation:					
\$ '000,000					
Domestic movements – Mouvements intérieurs	1,765.1	1,932.1	2,188.2	1,982.3	7,867.7
International movements – Mouvements internationaux					
Into Canada – vers le Canada	241.0	305.5	176.5	293.5	1,016.5
Out of Canada – à partir du Canada	211.8	161.9	153.3	154.2	681.2
Total Operating Revenues – Total, recettes d'exploitation	2,217.9	2,399.4	2,518.0	2,430.0	9,565.3
Operating Expenses – Dépenses d'exploitation:					
Salaries and wages (including benefits) – Rémunération (y compris avantage sociaux)	706.4	818.0	759.3	828.4	3,112.1
Fuel expenses(excluding fuel used by owner operators) – Carburant (exclusion faite du carburant utilisé par les chauffeurs contractants)	195.4	203.1	218.2	216.8	833.5
Owner operator expenses – Dépenses des chauffeurs contractants	462.6	421.2	491.3	451.6	1,826.7
Other purchased transportation – Autres achats liés au transport	135.5	190.4	154.8	192.6	673.3
Other expenses – Autres dépenses	698.3	603.1	751.5	650.3	2,703.2
Total Operating Expenses – Total, dépenses d'exploitation	2,198.2	2,235.9	2,375.2	2,339.7	9,149.0
Operating Ratio-Ratio d'exploitation:	0.99	0.93	0.94	0.96	0.96

Note: Components may not add up to totals due to rounding – Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

CHAPTER 4

INDUSTRY ACTIVITY

FOR-HIRE TRUCKING SURVEY

INTRODUCTION

This section of the publication pertains strictly to the domestic intercity movement of goods and products within Canada. The results presented here are based on the 1988 For-Hire Trucking Survey, commonly known as the Trucking Origin-Destination Survey. Statistics dealing with intercity commodity shipments between Canada and the United States are discussed in chapter 5 of this publication.

Objective of the Survey

The objective of the For-Hire Trucking Survey is to measure the output of the intercity for-hire trucking industry in order to produce reliable estimates of revenues, tonnes and tonne-kilometres for commodity movements within and between provinces, territories and major cities. Ratios such as revenue per tonne, revenue per shipment and weight per shipment are also derived from the estimates.

Universe

The universe of the For-Hire Trucking Survey is derived from the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey. Carriers with intercity trucking revenues of \$500,000 or more are selected and divided into two revenue classes. Each of these classes is based on annual intercity revenues as shown below, with intercity being defined as a distance travelled of 25 kilometres or more.

Class I: carriers with annual intercity revenues of \$4 million and over.

Class II: carriers with annual intercity revenues between \$500,000 and \$3,999,999.

The units selected for the universe are further stratified according to type of operation and area of operation to create a survey frame. A survey sample is drawn from the frame and for the Class I and Class II firms chosen, a systematic sample of shipping documents is carried out. The following information is collected from each shipment sampled: the origin and destination of the shipment, a description of the commodity or commodities carried, the weight and the transportation revenue earned.

For further information describing the For-Hire Trucking Survey, methodology and the reliability of the estimates, please refer to the chapter entitled **Methods, Data Quality and Limitations** in this publication.

CHAPITRE 4

ACTIVITÉ DU SECTEUR

ENQUÊTE SUR LE CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI

INTRODUCTION

La présente section porte uniquement sur le transport interurbain intérieur de biens et de produits. Les résultats présentés ici proviennent de l'enquête sur le camionnage pour compte d'autrui de 1988, mieux connue sous le nom d'enquête sur le camionnage (origine et destination). Le chapitre 5 présente les résultats concernant les expéditions interurbaines de marchandises entre le Canada et les États-Unis.

Objectif de l'enquête

L'enquête vise à évaluer l'activité du secteur du camionnage interurbain pour compte d'autrui en vue d'établir des estimations fiables selon les recettes, et le nombre de tonnes et de tonne-kilomètres, pour les mouvements de marchandises entre les provinces, les territoires et les grandes villes, ainsi qu'à l'intérieur de ces régions. Certains ratios, comme le ratio des recettes par tonne, des recettes par expédition et du poids par expédition, ont également été établis à partir des estimations.

Univers

L'univers de l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui est tiré de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement. Les entreprises dont les recettes de transport interurbain sont de \$500,000 ou plus ont été sélectionnées et réparties, selon les recettes totales annuelles, en deux catégories. Le transport interurbain correspond aux déplacements de marchandises sur une distance de 25 kilomètres ou plus.

Catégorie I: comprend les transporteurs dont les recettes annuelles au titre du transport interurbain totalisent \$4 millions et plus.

Catégorie II: comprend les transporteurs dont les recettes annuelles au titre du transport interurbain se chiffrent entre \$500,000 et \$3,999,999.

L'univers des transporteurs pour compte d'autrui a été stratifié, selon le genre d'activités et le secteur d'exploitation du transporteur, pour permettre la création d'une base de sondage. Un échantillon est tiré de la base de sondage, et pour les entreprises de catégories I et II choisies, un échantillon systématique de documents d'expédition est sélectionné. On recueille alors les renseignements suivants: l'origine et la destination de l'expédition, une description du ou des produits transportés, le poids des marchandises et les recettes provenant du transport.

D'autres renseignements relatifs à l'enquête sur le camionnage pour compte d'autrui, aux méthodes et à la fiabilité des estimations se trouvent au chapitre intitulé **Méthodes, qualité et limites des données** de la présente publication.

SUMMARY OF FINDINGS

The following highlights refer to Figure 4.1:

- In 1988, Class I and II carriers involved in domestic intercity trucking activity earned revenues of just under \$5.2 billion, an increase of 6.5% from revenues reported in 1987.
- Over the period 1985 to 1988, intercity trucking revenues have steadily grown from \$4.5 billion to \$5.2 billion.
- The total tonnage of commodities transported by Class I and II carriers in 1988 increased by 4.9% from 1987.
- The number of shipments carried (30.1 million) increased by 7.1% from the level of 1987. From 1982 to 1984, there was a downward trend in shipments transported. This trend reversed, beginning in 1985 and continuing to 1988, decreasing only in 1987.
- Average revenue per shipment increased steadily from 1985 to 1987, experiencing a slight decrease in 1988. This same pattern was noted for the average weight per shipment.

Figure 4.1

For-Hire Trucking, 1985 to 1988: Selected Estimates, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1985 à 1988: Certaines estimations pour les transporteurs des catégories I et II

		1985	1986	1987	1988
Revenues - Recettes	\$000	4,487,250	4,697,183	4,867,841	5,184,488
Tonnes - Tonnes	'000	133 545	154 714	168 757	177 103
Tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres	'000	43 722 798	48 930 433	57 320 019	57 888 346
Shipments - Livraisons	No	28,877,811	29,746,605	28,128,437	30,137,301
Revenue / shipment ¹ - Recettes / Livraison ¹	\$	155	158	173	172
Weight / shipment ¹ - Poids / Livraison ¹	kg	4 624	5 201	6 000	5 877

¹ For an explanation of the methods used in calculating these ratios see Methods, Data Quality and Limitations section.

¹ La méthode de calcul des ratios est expliquée dans la section Méthodes, qualité et limites des données.

The following points refer to Figure 4.2.

- Ontario was the major originating region for domestic trucking activity in 1988. It represented over 40% of the industry revenues, tonnage and shipments for Class I and II carriers. This was up from 1987, when Ontario was responsible for originating over 37% of all domestic activity. The Atlantic provinces, Manitoba, Saskatchewan, Alberta and British Columbia decreased their percentages of domestic activity compared to 1987, while Quebec remained fairly constant.
- The number of shipments by region has remained relatively constant over the last 4 years. With the exception of a few regions, the tonnage of these shipments showed steady growth over the same period, resulting in an average increase of 8.6% in the overall size of shipments between 1985 and 1986.

PRINCIPAL STATISTICS - CLASS I AND II CARRIERS

Figure 4.3 shows intraprovincial estimates for revenues, tonnes, tonne-kilometres and number of shipments for Class I and II carriers. The data indicate that Ontario was the region where the majority of intercity trucking took place. In 1988, Ontario was responsible for almost one-half of all intraprovincial trucking activity, whether measured in revenues, tonnes, or number of shipments.

RÉSUMÉ DES RÉSULTATS

Les résultats suivants renvoient à la figure 4.1:

- En 1988, les transporteurs routiers interurbains canadiens des catégories I et II ont enregistré des recettes d'un peu plus de \$5.2 milliards, en hausse de 6.5 % par rapport à 1987.
- Au cours de la période 1985-1988, les recettes des transporteurs interurbains ont continué d'augmenter pour passer de \$4.5 milliards à \$5.2 milliards.
- Le tonnage total de marchandises transportées par les entreprises des catégories I et II en 1988 a augmenté de 4.9 % par rapport à 1987.
- Le nombre d'expéditions (30.1 millions) a augmenté de 7.1 % par rapport à 1987. Il a été en baisse de 1982 à 1984, mais cette tendance s'est renversée à partir de 1985 pour se poursuivre jusqu'en 1988, sauf en 1987.
- Les recettes moyennes par expédition ont continué d'augmenter de 1985 à 1987, mais ont affiché une légère baisse en 1988. On a observé la même tendance en ce qui concerne le poids moyen par expédition.

Les résultats suivants renvoient à la figure 4.2.

- L'Ontario était la principale région d'origine sur le plan du transport intérieur en 1988, avec plus de 40 % des recettes, du tonnage et des expéditions pour les transporteurs des catégories I et II. Il s'agit là d'une hausse par rapport à 1987, alors que l'Ontario comptait pour plus de 37 % du transport intérieur. Par contre, la part des provinces de l'Atlantique, du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique a régressé au titre du transport intérieur par rapport à 1987, tandis que celle du Québec est demeurée relativement stable.
- Le nombre d'expéditions par région n'a pas beaucoup varié au cours des quatre dernières années. Au cours de la même période, le tonnage de ces expéditions a augmenté constamment, sauf dans quelques régions, amenant une augmentation moyenne de 8.6 % de la taille des expéditions entre 1985 et 1986.

PRINCIPALES STATISTIQUES - TRANSPORTEURS DES CATÉGORIES I ET II

La figure 4.3 présente, au niveau intraprovincial, des estimations des recettes, du tonnage, des tonnes-kilomètres et du nombre d'expéditions pour les transporteurs des catégories I et II. Les données révèlent que l'Ontario a compté pour la majorité des mouvements interurbains. En 1987, l'Ontario représentait près de la moitié des mouvements intraprovinciaux, sur le plan des recettes, du tonnage ou du nombre d'expéditions.

Figure 4.2

For-hire Trucking, 1985-1988: Selected Estimates by Originating Region, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1985-1988: Certaines estimations selon la région d'origine, pour les transporteurs des catégories I et II

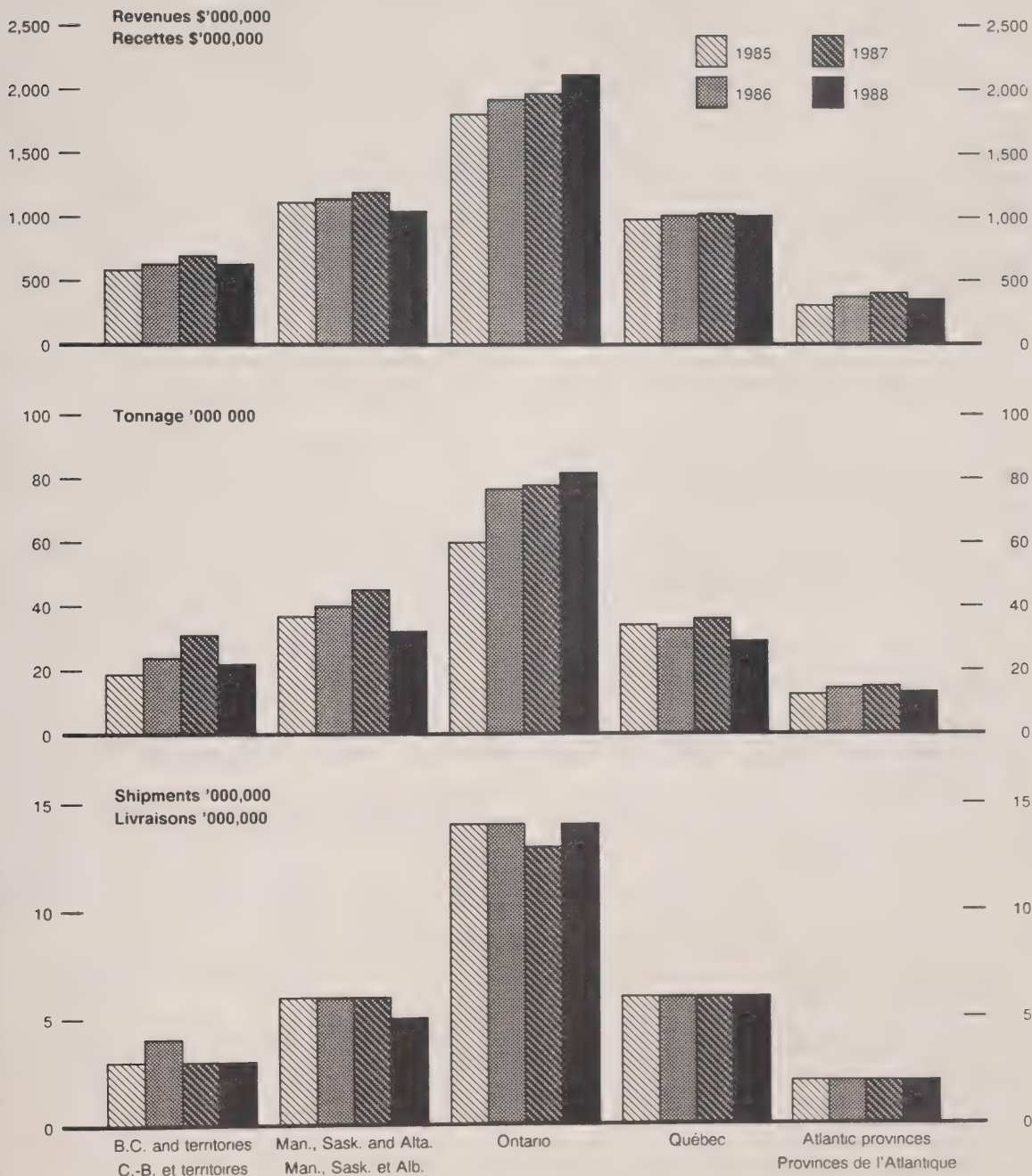


Figure 4.3

For-hire Trucking, 1988: Intraprovincial Traffic, Class I and II Carriers**Camionnage pour compte d'autrui, 1988: Volume de transport intraprovincial, pour les transporteurs de catégories I et II**

	Revenue	Share of total	Tonnes	Share of total	Tonne-kilometres	Share of total	Shipments	Share of total
	Recettes	Part du total		Part du total	Tonnes-kilomètres	Part du total	Livraisons	Part du total
	\$'000	%	'000	%	'000	%	No. - Nbre	%
Ontario	1,347,620	46.5	74 929	50.7	10 879 150	39.3	10,315,029	50.1
Quebec - Québec	563,411	19.4	22 197	15.0	4 412 001	15.9	3,933,988	19.1
British Columbia - Colombie-Britannique	375,921	13.0	18 271	12.4	4 316 165	15.6	2,227,515	10.8
Alberta	314,702	10.9	15 018	10.1	3 949 881	14.3	2,212,188	10.3
Other Intraprovincial Movements - Autres mouvements intraprovinciaux	297,195	10.3	17 216	11.7	4 128 733	14.9	2,016,837	9.8
Total, Intraprovincial	2,898,849	100.0	147 631	100.0	27 685 930	100.0	20,605,557	100.0

Ontario, Quebec, Alberta and British Columbia accounted for the major portion of intraprovincial traffic in Canada. These four provinces were responsible for 89.7% of intraprovincial revenues, 88.3% of the tonnage, 85.1% of the tonne-kilometres, and 90.2% of the shipments.

Figure 4.4 pertains to the top five interprovincial movements. It reveals that interprovincial movements for 1988 were not as concentrated as in previous years. Ontario used to be either the origin or destination of all top five interprovincial movements. In 1988, Ontario was predominant in only four of the top five, with the movement of commodities from Alberta to British Columbia being ranked third. The majority of interprovincial movements, however, still occurred between the provinces of Ontario and Quebec. Together, these two provinces accounted for 25.9% of the revenues, 33.2% of the tonnage and 33.6% of the shipments.

L'Ontario, le Québec, l'Alberta et la Colombie-Britannique ont représenté la plus grande partie du trafic intraprovincial au Canada. Ces quatre provinces ont compté pour 89.7 % des recettes du trafic intraprovincial, 88.3 % du tonnage, 85.1 % du nombre de tonnes-kilomètres et 90.2 % du nombre d'expéditions.

La figure 4.4 présente les cinq premiers mouvements interprovinciaux. Elle révèle que les mouvements interprovinciaux pour 1988 étaient moins concentrés qu'au cours des années précédentes. L'Ontario dominait habituellement le trafic interprovincial, étant soit le point d'origine, soit le point de destination des cinq premiers mouvements interprovinciaux. En 1988, l'Ontario a occupé une place prépondérante dans seulement quatre des cinq mouvements, les mouvements de marchandises de l'Alberta à la Colombie-Britannique passant au troisième rang. La plupart des mouvements interprovinciaux ont cependant eu lieu entre les provinces de l'Ontario et du Québec. Ces deux provinces ont compté ensemble pour 25.9 % des recettes, 33.2 % du tonnage et 33.6 % du nombre d'expéditions.

Figure 4.4

For-hire Trucking, 1988: Interprovincial Traffic, Class I and II Carriers**Camionnage pour compte d'autrui, 1988: Volume de transport interprovincial, pour les transporteurs de catégories I et II**

	Revenue	Share of total	Tonnes	Share of total	Tonne-kilometres	Share of total	Shipments	Share of total
	Recettes	Part du total		Part du total	Tonnes-kilomètres	Part du total	Livraisons	Part du total
	\$'000	%	'000	%	'000	%	No. - Nbre	%
Ontario to Quebec - de l'Ontario au Québec	325,701	14.3	5 093	17.3	3 077 307	10.2	1,723,666	18.1
Quebec to Ontario - du Québec à l'Ontario	265,289	11.6	4 692	15.9	2 855 009	9.5	1,468,904	15.4
Alberta to British Columbia - de l'Alberta à la Colombie Britannique	121,755	5.3	2 280	7.7	1 790 136	5.9	434,658	4.6
Ontario to Alberta - de l'Ontario à l'Alberta	109,421	4.8	418	1.4	1 416 933	4.7	349,728	3.7
Ontario to British Columbia - de l'Ontario à la Colombie-Britannique	97,448	4.3	285	1.0	1 250 855	4.1	323,978	3.4
Other Interprovincial movements - Autres mouvements interprovinciaux	1,366,025	59.8	16 704	56.7	19 812 176	65.6	5,230,810	54.9
Total, interprovincial	2,285,639	100.0	703	100.0	30 202 416	100.0	9,531,744	100.0

In 1988, intraprovincial/territorial traffic remained the dominant type of truck transport representing 55.9% of total traffic in terms of revenues, 83.3% in terms of tonnage and 68.4% in terms of shipments.

Figure 4.5 provides detailed statistics on interprovincial and interprovincial trucking activity for Class I and II carriers. Intraprovincial/territorial traffic remained the dominant type of truck transport, representing 56.4% of total traffic in terms of revenue, 83.8% in terms of tonnage, 48.2% in terms of tonne-kilometres, and 70.0% in terms of number of shipments.

Movements within Ontario, Québec, British Columbia and Alberta accounted for 50.2% of intraprovincial revenues, 73.6% of the intraprovincial tonnage, 37.0% of the intraprovincial tonne-kilometres, and 61.7% of the intraprovincial shipments.

Ontario continued to account for a significant proportion of tonnage transported within Canada in 1988 with 81.5 million tonnes or 46.0% of all tonnage arriving at its borders. This figure is up 3.4 million tonnes or 4.4% from 1987. It is interesting to note that 74.9 million tonnes or 91.9% of these movements had both their origin and destination in Ontario. The tonnage moved intraprovincially increased as well from 1987, up 5.7%. Revenues earned in the movement of commodities destined to Ontario reached \$1.9 billion in 1988, 35.7% of total revenues earned. The corresponding figure for revenues earned in the transportation of commodities within Ontario was \$1.3 billion, 72.8% of those revenues earned in movements with Ontario destinations and 26.0% of the total revenues earned.

COMMODITY MOVEMENTS CLASS I AND II CARRIERS

This section provides an analysis of commodities transported by Class I and II for-hire carriers at three levels of detail: commodity section, division and group.

As shown in Figure 4.6, the movements of "End products, inedible" generated high revenues (33.6%) and accounted for the highest percentage of total shipments (48.3%) but only 10.6% of the tonnage. The relationship between the proportions of revenues, tonnes, tonne-kilometres and shipments reveal that "End products, inedible" were light weight, and earned low revenue per shipment. On a shipment basis, these commodities were transported long distances.

On the other hand, "Fabricated materials, inedible" accounted for the largest share of tonnage shipped (39.6%) and the most tonne-kilometres travelled (42.8%). However, this commodity section only accounted for 24.3% of the total shipments. This indicates that fabricated materials inedible were heavy, travelled relatively long distances and earned high revenues per shipment.

Figure 4.7 presents the movements of the top five commodities (based on estimated revenues) grouped by region of origin and destination: Centre, East and West regions.

In general, the revenues derived from **intra-regional** traffic centre around the major commodities or services produced by the region. For example, the Eastern and Western regions have an abundance of mineral wealth; therefore, the intra-regional traffic is mainly composed of commodities such as "Petroleum and coal products". The Central region has historically been the largest manufacturing area of Canada; therefore, the major commodities transported are finished products such as "Road motor vehicles". The revenues derived from the transport of the "Road motor vehicles" are a direct result of the geographical proximity of the Central region to the three major American auto makers situated in the Detroit-Windsor area.

En 1988, le trafic intraprovincial/territorial a occupé la première place avec 55.9 % du trafic total au titre des recettes, 83.3 % au titre du tonnage et 68.4 % au titre des expéditions.

La figure 4.5 fournit des statistiques détaillées sur les mouvements interprovinciaux et intraprovinciaux des transporteurs des catégories I et II. Les mouvements intraprovinciaux/territoriaux ont dominé le secteur du transport, avec 56.4 % du trafic total au titre des recettes, 83.8 % au titre du tonnage, 48.2 % au titre du nombre de tonnes-kilomètres et 70.0 % au titre du nombre d'expéditions.

Les mouvements à l'intérieur de l'Ontario, du Québec, de la Colombie-Britannique et de l'Alberta ont représenté 50.2 % des recettes des mouvements intraprovinciaux, 73.6 % du tonnage, 37.0 % du nombre de tonnes-kilomètres et 61.7 % du nombre d'expéditions.

L'Ontario a figuré pour une part importante du tonnage transporté au Canada en 1988, avec 81.5 millions de tonnes ou 46.0 % du tonnage total à destination de cette province, en hausse de 4.4 % ou 3.4 millions de tonnes par rapport à 1987. Il est intéressant de noter que l'Ontario était à la fois le point d'origine et de destination de 74.9 millions de tonnes ou 91.9 % de ces mouvements. Le tonnage transporté au niveau intraprovincial a également augmenté par rapport à 1987, soit de 5.7 %. Les recettes des mouvements de marchandises à destination de l'Ontario se sont chiffrées à \$1.9 milliard en 1988 ou 35.7 % des recettes totales. Les recettes du transport de marchandises à l'intérieur de l'Ontario ont totalisé \$1.3 milliard ou 26.0 % des recettes totales; 72.8 % de ces recettes provenaient de mouvements à destination de villes de l'Ontario.

PRODUITS TRANSPORTÉS – TRANSPORTEURS DE CATÉGORIES I ET II

La présente section fournit une analyse des produits transportés par les camionneurs pour compte d'autrui des catégories I et II selon trois niveaux d'agrégation, soit la section, la division et le groupe de produits.

Comme le montre la figure 4.6, les "produits finals non comestibles" ont généré des recettes élevées (33.6 %) et représenté la plus forte proportion des expéditions totales (48.3 %), mais 10.6 % seulement du tonnage. L'analyse du rapport entre les recettes, les tonnes, les tonnes-kilomètres et les expéditions révèle que les "produits finals non comestibles" étaient légers et rapportaient peu de recettes par expédition. Une ventilation par expédition montre que ces produits étaient transportés sur de longues distances.

Par contre, les "demi-produits non comestibles" représentaient la plus grande part du tonnage (39.6 %) et du nombre de tonnes-kilomètres parcourus (42.8 %). Toutefois, cette section de produits ne comptait que pour 24.3 % des expéditions totales. Cela signifie que les demi-produits non comestibles étaient lourds, étaient transportés sur des distances relativement longues et rapportaient des recettes élevées par expédition.

La figure 4.7 présente les mouvements des cinq principaux produits (d'après les recettes estimatives) selon la région d'origine et de destination, soit le centre, l'est et l'ouest du Canada.

En général, les recettes tirées du trafic **intra-régional** proviennent surtout des principales marchandises ou des principaux services de la région choisie. Ainsi, les régions de l'est et de l'ouest du Canada ont de nombreuses richesses minérales, de sorte que le trafic intra-régional est axé sur des marchandises comme les "produits du pétrole et de la houille". La région du centre a toujours été la principale région manufacturière du Canada et par conséquent, les principales marchandises transportées sont des produits finis tels que les "véhicules automobiles routiers". Les recettes tirées du transport de ces véhicules découlent directement du fait que la région du centre est proche de la région de Detroit-Windsor où se trouvent les trois grands fabricants d'automobiles américains.

Figure 4.5

For-hire Trucking, 1988: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination, Class I and II Carriers

No.	Destination		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Qué.	Ont.
			T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.		
Origin								
Newfoundland								
1	Revenue	\$'000	25,888	148	6,674	1,955	2,544	2,968
2	C.V. ²		6.45	64.29	10.80	13.09	17.35	22.33
3	Tonnes	'000	685	1	132	18	24	12
4	C.V.		5.71	67.63	11.77	11.69	14.51	27.76
5	Tonne-kilometres	'000	196 454	670	170 882	27 009	50 233	36 421
6	C.V.		7.99	62.97	11.67	11.67	15.26	30.35
7	Number of shipments		135,274	151	10,200	3,466	4,552	6,362
8	Revenue per tonne	\$	269.80	654.80	416.69	1,354.44	1,018.46	1,115.30
9	Revenue per tonne-kilometre	"	1.06	.53	.32	1.06	.49	.41
10	Revenue per shipment	"	191.37	983.61	654.35	564.11	558.91	466.49
11	Weight per shipment	kg	5 064	4 440	12 988	5 239	5 337	1 878
12	Distance per shipment	km	350	1 241	1 311	1 480	2 119	2 932
Prince Edward Island								
13	Revenue	\$'000	2,569	502	2,087	1,592	2,289	2,933
14	C.V.		18.99	17.47	16.41	15.53	16.47	21.32
15	Tonnes	'000	27	32	69	48	49	47
16	C.V.		21.30	23.14	17.41	12.49	18.51	23.47
17	Tonne-kilometres	'000	38 518	2 225	17 610	13 619	51 862	80 315
18	C.V.		21.38	21.69	17.34	16.12	19.57	23.76
19	Number of shipments		1,714	3,454	8,554	7,267	6,438	4,748
20	Revenue per tonne	\$	325.94	56.54	286.97	381.80	366.50	725.93
21	Revenue per tonne-kilometre	"	.28	.92	1.02	2.02	.62	.42
22	Revenue per shipment	"	1,499.03	145.32	243.93	219.10	355.62	617.64
23	Weight per shipment	kg	15 621	9 343	8 096	6 606	7 619	9 865
24	Distance per shipment	km	1 338	74	301	247	935	1 734
Nova Scotia								
25	Revenue	\$'000	12,976	4,394	62,121	22,376	8,534	15,465
26	C.V.		7.92	8.09	4.57	6.57	9.65	9.68
27	Tonnes	'000	139	125	3 277	590	120	138
28	C.V.		8.61	7.78	3.56	6.08	11.02	13.64
29	Tonne-kilometres	'000	164 302	26 795	646 884	190 617	133 552	228 709
30	C.V.		8.89	10.07	3.74	6.48	10.91	13.40
31	Number of shipments		29,776	41,568	535,662	154,551	28,641	34,523
32	Revenue per tonne	\$	574.04	327.56	405.54	301.11	1,070.17	1,382.16
33	Revenue per tonne-kilometre	"	.44	1.12	3.01	.87	.94	.77
34	Revenue per shipment	"	435.77	105.69	115.97	144.78	297.97	447.97
35	Weight per shipment	kg	4 679	3 016	6 117	3 816	4 183	3 989
36	Distance per shipment	km	1 289	297	206	382	1 130	1 764
New Brunswick								
37	Revenue	\$'000	12,088	3,912	30,139	86,872	16,020	21,308
38	C.V.		7.57	8.52	6.21	7.12	10.97	7.56
39	Tonnes	'000	98	94	590	5,563	410	353
40	C.V.		9.96	14.04	7.26	8.93	10.37	8.52
41	Tonne-kilometres	'000	143 600	26 120	208 212	941 786	237 644	511 459
42	C.V.		10.32	14.70	7.72	8.42	8.45	8.61
43	Number of shipments		28,296	47,364	226,227	563,926	45,638	44,994
44	Revenue per tonne	\$	611.67	376.53	365.47	145.36	650.41	821.41
45	Revenue per tonne-kilometre	"	.47	1.89	1.35	.92	.86	.56
46	Revenue per shipment	"	427.18	82.60	133.22	154.05	351.02	473.58
47	Weight per shipment	kg	3 470	1 981	2 609	9 864	8 984	7 842
48	Distance per shipment	km	1 340	229	339	181	714	1 479

See footnote(s) at end of table

Figure 4.5

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre de livraisons et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination, pour les transporteurs des catégories I et II

Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	Yukon	N.W.T. T.N.-O.	Total	Destination	N°
							Origine	
							Terre-Neuve	
64	163	790	512	11	2	41,720	\$'000 Recettes	1
5.70	67.68 ¹	43.54	58.52	3.27 ¹	--	4.96	C.V. ²	2
...	1	1	2	...	...	876	'000 Tonnes	3
12.03	71.52 ¹	62.94	91.00	9.18 ¹	--	4.84	C.V.	4
249	3 235	6 776	12 633	27	21	504 608	'000 Tonnes-kilomètres	5
12.44	74.16 ¹	62.46	91.08	10.45 ¹	--	6.25	C.V.	6
112	57	497	294	5	2	160,972	Nombre de livraisons	7
1,426.98	902.85	2,030.95	2,075.47	1,650.41	756.77	367.22	\$ Recettes par tonne	8
.30	.17	.34	.32	.24	.11	.96	" Recettes par tonne-kilomètre	9
575.41	2,844.33	1,591.70	1,740.45	2,029.52	884.00	259.17	" Recettes par livraison	10
460	10 132	2 326	6 757	773	1 440	5 444	kg Poids par livraison	11
4 824	5 334	6 111	6 385	7 159	6 889	622	km Distance par livraison	12
							Île-du-Prince-Édouard	
42	318	229	273	..	..	12,835	\$'000 Recettes	13
2.39	87.93 ¹	49.40	86.65	..	..	8.53	C.V.	14
...	...	2	...	..	..	274	'000 Tonnes	15
5.97	88.09 ¹	68.53	84.27	..	..	8.26	C.V.	16
119	1 185	9 076	897	..	..	215 428	'000 Tonnes-kilomètres	17
6.32	89.01 ¹	68.59	84.05	..	..	12.11	C.V.	18
62	140	243	99	..	..	32,719	Nombre de livraisons	19
1,967.78	1,080.04	1,022.10	2,378.91	..	..	383.44	\$ Recettes par tonne	20
.57	.25	.21	.42	..	..	1.02	" Recettes par tonne-kilomètre	21
676.34	2,277.51	943.58	2,772.53	..	..	392.28	" Recettes par livraison	22
554	1,881	7,555	1,597	..	..	8,389	kg Poids par livraison	23
3,475	4,259	4,835	5,752	..	..	725	km Distance par livraison	24
							Nouvelle-Écosse	
1,037	277	1,865	2,874	2	68	131,987	\$'000 Recettes	25
40.08	42.51	25.17	25.30	--	--	3.40	C.V.	26
1	...	2	4	...	...	4 395	'000 Tonnes	27
34.97	33.90	33.54	41.97	--	--	3.11	C.V.	28
3 115	689	10 206	21 905	5	219	1 426 998	'000 Tonnes-kilomètres	29
34.86	35.33	33.34	41.26	--	--	3.47	C.V.	30
1,014	325	1,367	1,880	2	17	829,327	Nombre de livraisons	31
1,634.91	2,729.43	2,374.27	2,283.33	2,757.05	2,338.45	461.79	\$ Recettes par tonne	32
.46	.63	.48	.39	.34	.39	2.25	" Recettes par tonne-kilomètre	33
1,022.35	851.88	1,364.21	1,528.57	932.50	4,001.94	159.15	" Recettes par livraison	34
882	480	1 504	1 995	340	2 223	5 300	kg Poids par livraison	35
3 550	4 397	4 992	5 918	8 046	5 995	406	km Distance par livraison	36
							Nouveau-Brunswick	
867	69	1,412	1,263	...	287	174,236	\$'000 Recettes	37
27.26	10.25	45.03	37.25	--	98.81 ¹	4.40	C.V.	38
2	...	16	4	...	...	7 129	'000 Tonnes	39
39.00	31.67	35.64	67.23	--	98.83 ¹	7.37	C.V.	40
5 740	414	66 131	20 851	...	645	2 162 602	'000 Tonnes-kilomètres	41
38.90	31.44	35.45	66.81	--	98.79 ¹	4.94	C.V.	42
1,014	359	1,869	1,161	1	56	960,906	Nombre de livraisons	43
1,247.39	2,131.21	1,883.59	2,766.95	9,999.00	2,489.54	286.57	\$ Recettes par tonne	44
.39	.55	.42	.49	4.28	.48	1.03	" Recettes par tonne-kilomètre	45
854.82	191.09	755.35	1,088.20	84.00	5,153.95	181.33	" Recettes par livraison	46
1 779	302	8 306	3 200	3	2 251	7 419	kg Poids par livraison	47
3 206	3 839	4 455	5 633	6 550	5 192	360	km Distance par livraison	48

Voir note(s) à la fin du tableau

Figure 4.5

For-hire Trucking, 1988: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination, Class I and II Carriers – Continued

No.	Destination		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Qué.	Ont.
			T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.		
Origin								
Quebec								
49	Revenue	\$'000	15,852	3,003	33,555	45,455	563,411	265,289
50	C.V. ²		11.12	13.64	7.47	7.42	3.05	2.51
51	Tonnes	'000	88	19	240	1 082	22 197	4 693
52	C.V.		13.28	14.91	10.36	29.30	5.29	3.57
53	Tonne-kilometres	'000	194 071	19 887	277 155	384 485	4 412 002	2 855 009
54	C.V.		15.26	14.78	10.63	9.37	4.12	4.45
55	Number of shipments		40,444	18,455	141,300	216,105	3,933,988	1,468,904
56	Revenue per tonne	\$	1,088.91	1,020.56	820.04	759.79	650.14	882.64
57	Revenue per tonne-kilometre	"	.68	.87	.68	1.02	4.45	2.14
58	Revenue per shipment	"	391.95	162.71	237.47	210.34	143.22	180.60
59	Weight per shipment	kg	2 183	1 038	1 702	5 006	5 642	3 195
60	Distance per shipment	km	2 186	1 180	1 209	768	255	561
Ontario								
61	Revenue	\$'000	22,614	5,077	53,982	51,265	325,701	1,347,620
62	C.V.		9.64	12.33	4.62	5.34	1.90	2.46
63	Tonnes	'000	97	29	286	335	5 093	74 929
64	C.V.		15.52	20.76	7.01	6.85	3.35	5.63
65	Tonne-kilometres	'000	288 414	50 502	528 603	500 845	3 077 307	10 879 150
66	C.V.		15.48	21.36	7.01	6.94	2.88	3.66
67	Number of shipments		69,829	26,585	242,552	219,249	1,723,667	10,315,029
68	Revenue per tonne	\$	1,281.05	1,130.91	1,112.47	961.38	1,121.96	602.52
69	Revenue per tonne-kilometre	"	.46	.65	.62	.65	2.15	5.72
70	Revenue per shipment	"	323.85	190.96	222.56	233.82	188.96	130.65
71	Weight per shipment	kg	1 392	1 078	1 181	1 527	2 955	7 264
72	Distance per shipment	km	2 889	1 748	1 840	1 489	630	205
Manitoba								
73	Revenue	\$'000	826	115	2,485	824	15,692	64,536
74	C.V.		47.38	19.89	19.43	22.24	8.24	4.50
75	Tonnes	'000	1	..	10	3	111	707
76	C.V.		30.50	13.08	22.96	27.76	12.72	5.64
77	Tonne-kilometres	'000	4 040	693	37 005	8 505	270 615	1 058 860
78	C.V.		31.25	13.10	23.19	27.74	13.12	6.54
79	Number of shipments		1,493	330	4,565	3,260	38,143	266,021
80	Revenue per tonne	\$	1,330.24	2,235.28	1,046.31	1,089.30	1,578.78	978.16
81	Revenue per tonne-kilometre	"	.28	.65	.29	.34	.66	1.10
82	Revenue per shipment	"	553.37	347.03	544.42	252.70	411.41	242.60
83	Weight per shipment	kg	548	599	2 175	819	2 912	2 657
84	Distance per shipment	km	4 882	3 487	3 623	3 205	2 377	1 235
Saskatchewan								
85	Revenue	\$'000	236	28	180	1,028	6,083	17,012
86	C.V. ¹		57.20	..	21.75	47.06	24.96	8.57
87	Tonnes	'000	..	..	1	1	33	124
88	C.V.		40.51	..	33.44	47.92	28.14	11.09
89	Tonne-kilometres	'000	911	103	4 532	5 357	102 785	342 605
90	C.V.		38.62	..	34.72	48.09	28.76	11.16
91	Number of shipments		150	36	275	664	7,308	30,949
92	Revenue per tonne	\$	2,290.16	4,386.05	3,033.73	1,648.44	2,727.57	2,815.50
93	Revenue per tonne-kilometre	"	.46	1.09	.69	.43	.92	.99
94	Revenue per shipment	"	1,579.89	766.17	655.02	1,548.43	832.50	549.69
95	Weight per shipment	kg	1 192	680	3 548	2 028	4 510	3 994
96	Distance per shipment	km	5 037	4 116	4 476	3 892	3 025	2 732

See footnote(s) at end of table

Figure 4.5

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre de livraisons et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination, pour les transporteurs des catégories I et II – suite

Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	Yukon	N.W.T. T.N.-O.	Total	Destination	N°
Origine								
Québec								
17,068	11,329	28,053	35,222	509	331	1,019,076	\$'000 Recettes	49
7.75	11.82	6.05	8.53	51.86	27.76	2.07	C.V. ²	50
91	47	100	96	1	...	28 656	'000 Tonnes	51
12.65	14.88	10.57	10.60	67.48	37.11	4.51	C.V.	52
218 163	143 705	369 320	448 240	4 232	1 827	9 328 095	'000 Tonnes-kilomètres	53
12.56	14.85	10.53	10.65	67.44	36.62	2.93	C.V.	54
79,428	45,540	136,834	122,456	968	1,163	6,205,585	Nombre de livraisons	55
1,245.02	1,331.41	2,241.13	2,318.72	1,650.54	3,144.13	798.07	\$ Recettes par tonne	56
.53	.44	.61	.50	.29	.64	3.42	" Recettes par tonne-kilomètre	57
214.88	248.76	205.01	287.63	525.93	284.34	164.22	" Recettes par livraison	58
1 151	1 034	732	784	757	333	4 618	kg Poids par livraison	59
2 363	3 020	3 670	4 626	5 766	4 943	593	km Distance par livraison	60
Ontario								
67,328	32,107	109,421	97,448	1,177	1,882	2,115,621	\$'000 Recettes	61
4.35	6.82	3.70	3.87	25.56	26.44	1.67	C.V.	62
477	148	418	285	10	2	82 109	'000 Tonnes	63
5.88	10.72	5.76	5.58	12.17	47.32	5.14	C.V.	64
822 367	385 457	1 416 933	1 250 855	53 151	9 708	19 263 292	'000 Tonnes-kilomètres	65
6.06	8.31	5.33	5.56	12.40	46.72	2.28	C.V.	66
251,444	134,917	349,728	323,978	4,491	3,463	13,664,932	Nombre de livraisons	67
1,444.19	1,576.65	1,812.35	1,976.70	6,399.35	7,349.09	779.61	\$ Recettes par tonne	68
.71	.55	.53	.45	1.14	1.59	4.66	" Recettes par tonne-kilomètre	69
267.77	237.97	312.87	300.79	262.06	543.51	154.82	" Recettes par livraison	70
1 896	1 099	1 194	880	2 283	632	6 009	kg Poids par livraison	71
2 053	2 825	3 457	4 411	5 344	4 649	571	km Distance par livraison	72
Manitoba								
63,763	34,552	32,046	25,902	619	693	242,053	\$'000 Recettes	73
4.31	4.53	4.77	6.37	46.98	53.71	2.24	C.V.	74
4 189	630	373	178	1	1	6 204	'000 Tonnes	75
2.38	5.75	6.09	7.69	49.57	40.15	2.12	C.V.	76
941 535	330 719	497 400	416 286	4 431	1 334	3 571 422	'000 Tonnes-kilomètres	77
2.56	6.32	6.10	7.68	49.41	39.43	2.78	C.V.	78
605,136	219,455	118,787	61,554	810	1,111	1,320,664	Nombre de livraisons	79
318.71	546.77	743.36	1,225.59	1,061.96	2,881.70	614.95	\$ Recettes par tonne	80
1.73	.86	.57	.53	.31	1.05	1.25	" Recettes par tonne-kilomètre	81
105.37	157.45	269.78	420.81	763.34	624.05	183.28	" Recettes par livraison	82
6 922	2 872	3 144	2 894	1 625	487	4 697	kg Poids par livraison	83
311	674	1 332	2 328	3 372	2 669	831	km Distance par livraison	84
Saskatchewan								
19,594	82,754	30,562	10,144	19	796	168,436	\$'000 Recettes	85
5.77	3.60	5.50	8.44	-	42.63	2.78	C.V. ¹	86
729	4 124	842	127	...	2	5 983	'000 Tonnes	87
5.71	9.37	5.72	9.39	-	55.45	6.75	C.V.	88
324 066	1 568 087	622 266	183 515	52	3 582	3 157 859	'000 Tonnes-kilomètres	89
7.04	9.24	5.03	9.40	-	50.81	5.20	C.V.	90
67,918	647,781	90,043	20,705	30	605	866,464	Nombre de livraisons	91
401.86	322.98	485.20	1,004.24	1,040.05	1,111.48	474.57	\$ Recettes par tonne	92
.69	1.61	.82	.62	.39	.47	1.40	" Recettes par tonne-kilomètre	93
288.49	127.75	339.42	489.93	618.47	1,315.80	194.40	" Recettes par livraison	94
10 730	6 366	9 349	6 150	668	3 983	6 906	kg Poids par livraison	95
575	279	664	1 592	2 659	2 170	491	km Distance par livraison	96

Voir note(s) à la fin du tableau

Figure 4.5

For-hire Trucking, 1988: Estimated Transport Revenues, Tonnage, Tonne-kilometres, Number of Shipments and Selected Ratios on the Movement of Goods from Province or Territory of Origin to Province or Territory of Destination, Class I and II Carriers – Concluded

No.	Destination		Nfld.	P.E.I.	N.S.	N.B.	Qué.	Ont.
			T.-N.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.		
	Origin							
	Alberta							
97	Revenue	\$'000	1,538	99	4,426	1,362	21,796	58,816
98	C.V. ²		41.75	30.21	25.95	32.53	9.17	5.03
99	Tonnes	'000	9	..	19	4	125	305
100	C.V.		36.26	33.03	46.12	41.60	12.51	6.57
101	Tonne-kilometres	'000	52 946	481	101 466	20 681	451 581	1 031 583
102	C.V.		35.74	32.72	46.91	42.26	12.22	6.67
103	Number of shipments		1,059	245	4,041	2,012	33,583	108,891
104	Revenue per tonne	\$	1,907.32	2,378.50	2,022.66	8,812.20	2,084.68	1,849.36
105	Revenue per tonne-kilometre	"	.30	.50	.41	1.95	.57	.55
106	Revenue per shipment		1,452.43	406.42	1,095.34	676.72	649.01	540.14
107	Weight per shipment	kg	8 334	413	4 817	2 223	3 725	2 799
108	Distance per shipment	km	6 270	4 761	5 052	4 553	3 678	3 352
	British Columbia							
109	Revenue	\$'000	262	16	3,297	1,608	18,669	54,487
110	C.V.		17.57	5.46	19.03	32.39	7.68	5.43
111	Tonnes	'000	1	..	4	2	77	216
112	C.V.		83.69	6.64	25.57	30.61	13.41	9.06
113	Tonne-kilometres	'000	9 132	82	25 402	12 004	351 537	928 180
114	C.V.		82.94	6.64	24.83	30.03	13.33	8.99
115	Number of shipments		1,083	111	4,590	3,037	51,343	145,143
116	Revenue per tonne	\$	5,615.46	3,621.84	2,518.56	2,285.83	2,181.06	1,831.18
117	Revenue per tonne-kilometre	"	.86	.63	.43	.41	.47	.42
118	Revenue per shipment		241.67	142.40	718.30	529.60	363.62	375.41
119	Weight per shipment	kg	1 375	129	970	729	1 500	1 488
120	Distance per shipment	km	6 505	5 727	5 847	5 547	4 646	4 413
	Yukon							
121	Revenue	\$'000	..	..	..	1	..	361
122	C.V.		..	..	..	..	..	66.88 ¹
123	Tonnes	'000	..	..	..	..	..	..
124	C.V.		..	..	..	..	..	58.27 ¹
125	Tonne-kilometres	'000	1	..	..	24	..	1 050
126	C.V.		..	..	..	..	..	59.07 ¹
127	Number of shipments		1	..	..	2	..	297
128	Revenue per tonne	\$	676.22	..	..	558.52	..	4,588.92
129	Revenue per tonne-kilometre	"	.08	..	..	.09	..	.86
130	Revenue per shipment		111.00	..	..	452.50	..	1,217.85
131	Weight per shipment	kg	164	..	..	1 896	..	655
132	Distance per shipment	km	8 150	..	..	6 534	..	5 377
	Northwest Territories							
133	Revenue	\$'000	..	..	49	2	66	323
134	C.V. ¹		..	..	..	..	43.70 ¹	40.46
135	Tonnes	'000	..	..	..	..	..	..
136	C.V.		..	..	..	..	54.43 ¹	44.73
137	Tonne-kilometres	'000	..	..	174	3	194	941
138	C.V.		..	..	..	..	51.12 ¹	42.65
139	Number of shipments		1	..	8	2	335	518
140	Revenue per tonne	\$	401.27	..	2,206.06	1,961.67	3,089.32	4,174.09
141	Revenue per tonne-kilometre	"	.07	..	.38	.36	.58	.93
142	Revenue per shipment		22.00	..	6,077.75	809.50	197.32	623.84
143	Weight per shipment	kg	55	..	3 711	279	131	417
144	Distance per shipment	km	5 843	..	5 899	5 283	4 995	4 508
	Total							
145	Revenue	\$'000	94,848	17,293	198,995	214,340	980,806	1,851,119
146	C.V. ¹		4.08	5.20	3.02	3.63	1.89	1.84
147	Tonnes	'000	1 146	300	4 630	7 646	28 239	81 523
148	C.V.		4.16	6.41	3.35	7.83	4.21	5.17
149	Tonne-kilometres	'000	1 092 390	127 558	2 017 924	2 104 936	9 139 311	17 954 282
150	C.V.		6.27	9.54	3.96	4.44	2.42	2.46
151	Number of shipments		309,119	138,299	1,177,976	1,173,541	5,873,635	12,426,379
152	Revenue per tonne	\$	696.75	596.71	609.25	460.38	820.96	677.97
153	Revenue per tonne-kilometre	"	.75	1.25	1.85	.89	3.64	5.04
154	Revenue per shipment		306.84	125.04	168.93	182.64	166.98	148.97
155	Weight per shipment	kg	3 708	2 171	3 931	6 515	4 808	6 560
156	Distance per shipment	km	1 416	687	751	596	450	364

¹ Caution is warranted as this cell estimate is based on a sample of less than 50 shipments.

² Coefficient of variation.

Figure 4.5

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: Estimations des recettes, du nombre de tonnes transportées, du nombre de tonnes-kilomètres parcourues, du nombre de livraisons et de certains ratios se rapportant aux mouvements de marchandises de la province ou du territoire d'origine à la province ou le territoire de destination, pour les transporteurs des catégories I et II – fin

Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	Yukon	N.W.T. T.N.-O.	Total	Destination	N°
Origine								
Alberta								
33,967	56,786	314,702	121,755	8,098	22,077	645,422	\$'000 Recettes	97
5.50	3.54	3.19	4.20	13.54	10.59	2.02	C.V. ²	98
658	1 230	15 017	2 280	45	234	19 927	'000 Tonnes	99
5.91	4.43	4.94	7.33	22.65	6.82	3.78	C.V.	100
805 419	783 250	3 949 881	1 790 136	98 094	289 035	9 374 554	'000 Tonnes-kilomètres	101
5.98	4.58	4.45	5.15	22.55	7.61	2.59	C.V.	102
93,365	223,108	2,112,188	434,657	34,266	86,327	3,133,742	Nombre de livraisons	103
1,068.89	670.05	504.27	763.83	693.19	919.62	653.99	\$ Recettes par tonne	104
.82	1.13	1.82	1.11	.34	.67	1.53	" Recettes par tonne-kilomètre	105
363.80	254.52	148.99	280.12	236.33	255.74	205.96	" Recettes par livraison	106
7 050	5 513	7 110	5 246	1 319	2 710	6 359	kg Poids par livraison	107
1 279	644	307	845	2 056	1 450	639	km Distance par livraison	108
Colombie-Britannique								
23,121	20,600	111,258	375,921	10,691	3,946	623,877	\$'000 Recettes	109
6.19	6.44	5.06	2.99	12.61	24.17	2.27	C.V.	110
254	241	2 169	18 271	77	132	21 446	'000 Tonnes	111
9.60	7.24	4.62	10.93	14.82	7.16	9.35	C.V.	112
568 168	376 594	1 726 043	4 316 165	157 909	302 816	8 774 030	'000 Tonnes-kilomètres	113
9.95	6.94	5.74	5.07	15.35	4.03	3.20	C.V.	114
57,472	53,323	353,195	2,227,515	27,651	6,473	2,930,936	Nombre de livraisons	115
1,085.85	850.26	819.82	566.76	921.64	531.08	713.57	\$ Recettes par tonne	116
.46	.50	.78	4.89	.38	.20	3.86	" Recettes par tonne-kilomètre	117
402.30	386.33	315.00	168.76	386.63	609.63	212.86	" Recettes par livraison	118
4 424	4 513	6 142	8 203	2 799	20 434	7 317	kg Poids par livraison	119
2 358	1 697	1 020	301	2 455	2 488	775	km Distance par livraison	120
Yukon								
6	13	555	1,936	1,176	88	4,138	\$'000 Recettes	121
--	--	38.58 ¹	29.30	31.81	39.87 ¹	18.19	C.V.	122
...	...	4	28	22	...	54	'000 Tonnes	123
--	--	57.21 ¹	36.08	50.66	50.38 ¹	28.05	C.V.	124
32	31	6 978	49 054	10 918	312	68 400	'000 Tonnes-kilomètres	125
--	--	55.61 ¹	31.65	50.08	48.12 ¹	24.73	C.V.	126
3	2	1 869	5,767	9,021	885	17,847	Nombre de livraisons	127
1,357.05	1,215.30	2,725.89	2,420.35	671.07	1,974.66	1,581.49	\$ Recettes par tonne	128
.37	.44	1.34	2.66	1.24	1.53	1.72	" Recettes par tonne-kilomètre	129
2,026.33	6,618.00	297.08	335.74	130.39	99.90	231.86	" Recettes par livraison	130
2 913	5 434	2 106	4 798	2 472	237	3 044	kg Poids par livraison	131
3 671	2 805	1 951	2 017	533	1 414	1 287	km Distance par livraison	132
Territoires du Nord-Ouest								
294	9	1,591	902	733	1,121	5,089	\$'000 Recettes	133
67.30 ¹	--	19.45	58.23 ¹	68.68 ¹	20.60	16.84	C.V. ¹	134
...	...	12	3	1	32	48	'000 Tonnes	135
86.43 ¹	--	29.70	64.74 ¹	60.50 ¹	26.68	19.62	C.V.	136
260	13	16 394	10 173	798	12 105	41 056	'000 Tonnes-kilomètres	137
86.78 ¹	--	31.00	80.06 ¹	56.68 ¹	25.89	24.62	C.V.	138
338	5	6,011	381	375	5,234	13,208	Nombre de livraisons	139
9,999.00	1,460.48	839.41	445.55	9,999.00	796.81	1,508.58	\$ Recettes par tonne	140
4.60	.74	.58	.17	8.09	1.95	1.44	" Recettes par tonne-kilomètre	141
869.20	1,733.40	264.73	2,365.45	1,953.54	214.14	385.27	" Recettes par livraison	142
321	1 225	2 038	8 494	1 374	6 095	3 658	kg Poids par livraison	143
2 348	2 050	1 461	3 093	1 355	401	1 321	km Distance par livraison	144
Total								
227,150	238,976	632,484	674,152	23,034	31,292	5,184,488	\$'000 Recettes	145
2.29	2.13	1.98	2.04	8.31	8.47	.84	C.V. ¹	146
6 401	6 421	18 956	21 279	158	404	177 103	'000 Tonnes	147
2.20	6.27	3.95	9.43	12.16	5.05	2.72	C.V.	148
3 689 232	3 593 381	8 697 403	8 520 710	329 617	621 603	57 888 346	'000 Tonnes-kilomètres	149
2.94	4.53	2.59	3.05	10.36	4.14	1.19	C.V.	150
1,157,306	1,325,013	3,172,631	3,200,447	77,621	105,336	30,137,301	Nombre de livraisons	151
735.42	603.21	770.75	824.11	1,164.20	1,157.30	721.63	\$ Recettes par tonne	152
1.22	1.21	1.43	3.64	.54	.75	3.55	" Recettes par tonne-kilomètre	153
196.28	180.36	199.36	210.64	296.75	297.07	172.03	" Recettes par livraison	154
5 531	4 846	5 975	6 649	2 032	3 836	5 877	kg Poids par livraison	155
1 032	819	936	1 013	2 269	1 625	601	km Distance par livraison	156

¹ Comme cette estimation n'est fondée que sur un échantillon de moins de 50 livraisons, la prudence est à conseiller

² Coefficient de variation

The greatest proportion of all trucking activity (on a revenue basis) occurs intraregionally. Almost 52.6% of all commodities destined to the Eastern region originated intraregionally; this compares to 90.3% for the Central region and 77.3% for the Western region.

The **interregional** trucking revenues are dominated by the transport of "Other household and personal equipment", which in all but two cases (Centre-East, Centre-West) is the major commodity shipped between regions.

A close examination of the interregional traffic reveals that each region exports commodities in which they have an economic or geographic advantage. For example, the Western provinces transported \$39.0 million worth of "Live animals", and "Meat and meat preparations" to the Central and Eastern regions. These commodities accounted for 14.1% of the Western region's total value of truck transport to the Central and Eastern regions. The Western and Central regions received \$19.0 million in "Other household and personal equipment", 22.5% of the Eastern region's total value of goods transported by truck to the Western and Central regions.

In contrast, the Central region, which has a high concentration of manufacturing industries, transports finished materials such as "Metal fabricated basic products" (e.g. wire, bolts, etc.) and "Food preparations" to the Eastern and Western regions.

Figure 4.8 provides statistics on commodity movements ranked by the amount of tonnage carried in 1988. Intraregional traffic, in terms of tonnage, is dominated in all regions by the transport of raw materials such as "Crude, non-metallic, minerals" and "Petroleum and coal products". The fact is not surprising since these commodities are bulk commodities.

In terms of tonnage, the interregional traffic has a greater diversification of commodities. This is underscored by the fact that, on a tonnage ranking, the main commodities shipped from the Central region to the Eastern and Western regions were mainly comprised of manufactured products. This is also true when the commodities shipped from the Central region were ranked by revenues.

The Western region shipped 177 021 tonnes of "Meat and meat preparations" to the Central and Eastern regions. This commodity was ranked in the top five positions according to revenues and tonnage when it was shipped from the Western region to the other two regions.

La plus grande part des activités de camionnage (selon les recettes) se situe au niveau intrarégional. Dans la région de l'est, près de 52.6 % de toutes les marchandises ont été transportées au niveau intrarégional, comparativement à 90.3 % pour la région du centre et 77.3 % pour la région de l'ouest.

Les recettes du camionnage **interrégional** proviennent surtout du transport d'"autres articles ménagers et personnels". Cette division de produits domine le transport interrégional dans tous les cas sauf un (centre-est).

Si l'on examine plus près les données sur le trafic interrégional, on constate que chaque région exporte les produits pour lesquels elle détient un avantage économique ou géographique. Ainsi, les provinces de l'ouest ont transporté pour \$39 millions d'"animaux vivants" et de "viandes et préparations à base de viandes" vers les régions du centre et de l'est. Ces produits ont représenté 14.5 % des recettes totales du camionnage entre la région de l'ouest et les régions du centre et de l'est. Les régions de l'ouest et du centre ont reçu pour \$19 millions d'"autres articles ménagers et personnels", soit 22.5 % de la valeur totale des marchandises expédiées de la région de l'est vers les régions de l'ouest et du centre.

Par contre, la région du centre, où se trouve une forte concentration d'industries manufacturières, expédie surtout des produits finis comme des demi-produits de base en métal (p. ex. des fils de fer et des boulons) et des "préparations alimentaires" vers les régions de l'est et de l'ouest du Canada.

La figure 4.8 présente les mouvements de produits selon le tonnage transporté en 1988. Le trafic intrarégional, selon le tonnage, est dominé dans toutes les régions par le transport des matières brutes telles que les "minéraux bruts non métalliques" et les "produits du pétrole et de la houille". Il ne faut pas s'en étonner puisqu'il s'agit de produits transportés en vrac.

Selon le tonnage, le trafic interrégional se caractérise par une plus grande diversification des marchandises. Les produits manufacturés constituent d'ailleurs, au classement selon le tonnage, les principales marchandises expédiées de la région du centre vers les régions de l'est et de l'ouest. Cela est vrai également des marchandises qu'expédie la région du centre, selon les recettes.

La région de l'ouest a expédié 177,021 tonnes de "viandes et préparations à base de viandes" vers les régions du centre et de l'est. Ces produits se sont retrouvés parmi les cinq premières catégories de marchandises, tant sur le plan des recettes que sur celui du tonnage.

Figure 4.6

For-hire Trucking, 1988: Selected Statistics by Commodity Section, Class I and II Carriers
Camionnage pour compte d'autrui, 1988: Certaines statistiques selon la section de produits, pour les transporteurs des catégories I et II

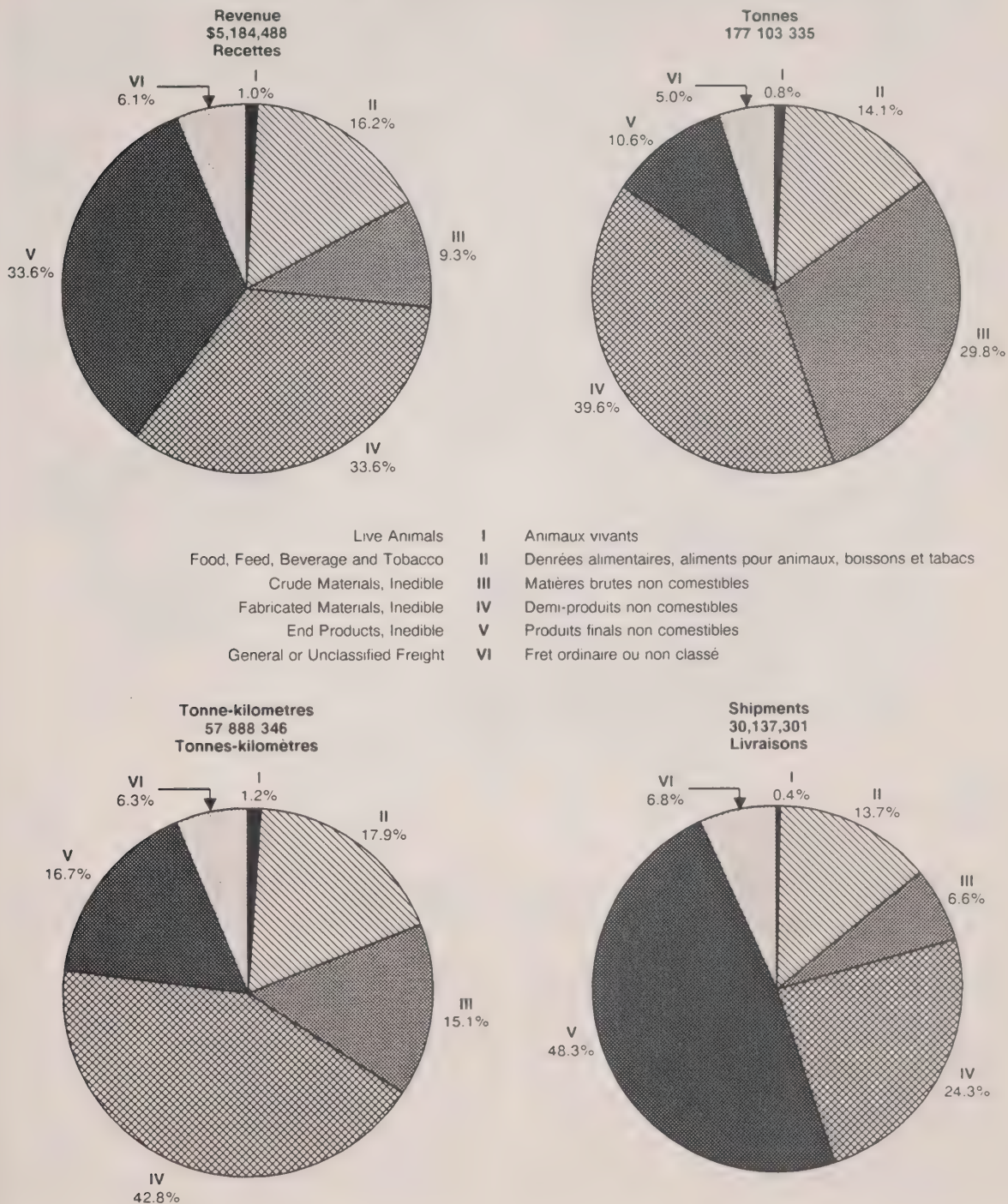
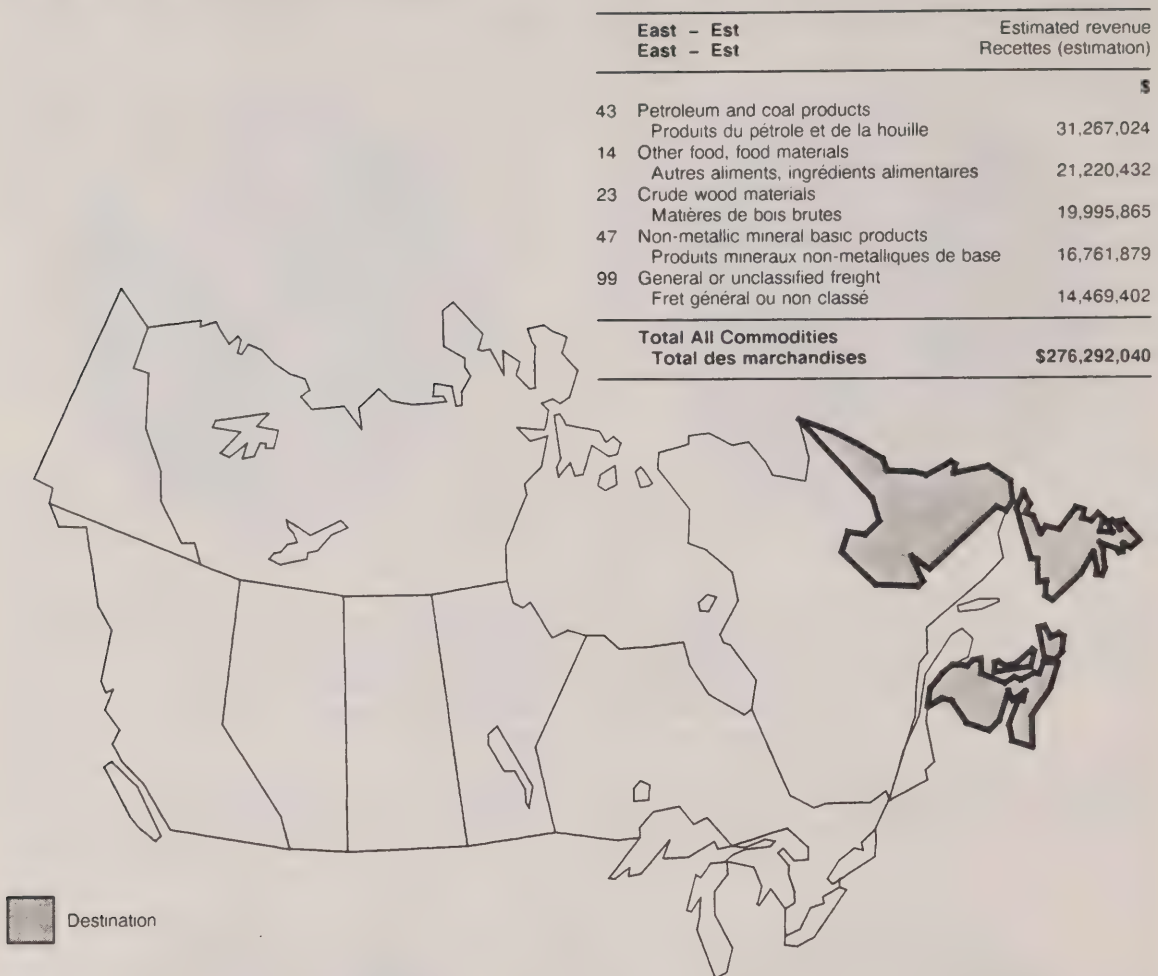


Figure 4.7

For-hire Trucking, 1988: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Revenues, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les recettes, pour les transporteurs des catégories I et II



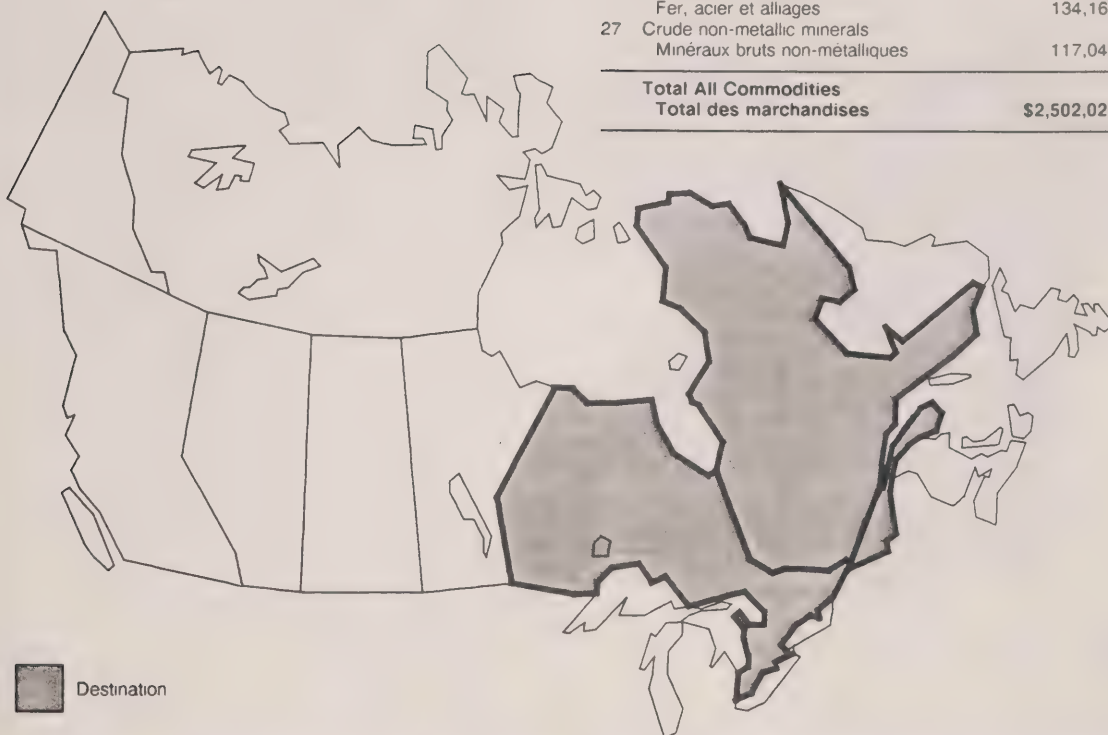
West - East Ouest - Est		Estimated revenue Recettes (estimation)
		\$
86	Other household and personal equipment Autres articles ménagers et personnels	8,439,106
14	Other food, food materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	1,283,262
01	Meat and meat preparations Viandes et préparations à base de viandes	1,235,958
99	General or unclassified freight Fret général ou non classé	933,907
52	Special industry machinery Machines industrielles spéciales	752,585
Total All Commodities Total des marchandises		\$18,381,457

Centre - East Centre - Est		Estimated revenue Recettes (estimation)
		\$
14	Other food, food materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	25,076,350
99	General or unclassified freight Fret général ou non classé	23,281,727
86	Other household and personal equipment Autres articles ménagers et personnels	12,715,514
42	Chemicals and related products Produits chimiques et connexes	11,785,035
46	Metal fabricated basic products Demi-produits de base en métal	11,222,775
Total All Commodities Total des marchandises		\$230,802,980

Figure 4.7 - Continued - suite

For-hire Trucking, 1988: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Revenues, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les recettes, pour les transporteurs des catégories I et II



Centre - Centre		Estimated revenue Recettes (estimation)
		\$
58	Road motor vehicles Véhicules automobiles routiers	221,661,413
47	Non-metallic mineral basic products Produits minéraux non-métalliques de base	182,998,584
14	Other food, food materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	141,899,827
44	Iron, steel and alloys Fer, acier et alliages	134,160,285
27	Crude non-metallic minerals Minéraux bruts non-métalliques	117,040,209
Total All Commodities Total des marchandises		\$2,502,020,528

West - Centre Ouest - Centre		Estimated revenue Recettes (estimation)
		\$
86	Other household and personal equipment Autres articles ménagers et personnels	33,406,741
99	General or unclassified freight Fret général ou non classé	26,536,817
01	Meat and meat preparations Viandes et préparations à base de viandes	25,125,963
00	Live animals Animaux vivants	12,670,184
33	Wood fabricated materials Demi-produits en bois	11,256,209
Total All Commodities Total des marchandises		\$257,842,469

East - Centre Est - Centre		Estimated revenue Recettes (estimation)
		\$
86	Other household and personal equipment Autres articles ménagers et personnels	9,821,558
35	Paper and paperboard Papier et carton	6,214,188
99	General or unclassified freight Fret général ou non classé	5,964,444
14	Other food, food materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	5,752,053
33	Wood fabricated materials Demi-produits en bois	4,518,887
Total All Commodities Total des marchandises		\$12,424,247

Figure 4.7 - Concluded - fin

For-hire Trucking, 1988: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Revenues, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les recettes, pour les transporteurs des catégories I et II



West - West Ouest - Ouest		Estimated revenue Recettes (estimation)
		\$
43	Petroleum and coal products Produits du pétrole et de la houille	147,916,321
14	Other food, food materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	95,369,378
99	General or unclassified freight Fret général ou non classé	87,314,320
47	Non-metallic mineral basic products Produits minéraux non-métalliques de base	82,389,295
52	Special industry machinery Machines industrielles spéciales	77,045,687
Total All Commodities Total des marchandises		\$1,412,789,655

Centre - West Centre - Ouest		Estimated revenue Recettes (estimation)
		\$
99	General or unclassified freight Fret général ou non classé	48,518,940
86	Other household and personal equipment Autres articles ménagers et personnels	32,277,853
14	Other food, food materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	18,097,348
74	Furniture and fixtures Meubles et accessoires	17,649,748
44	Iron, steel and alloys Fer, acier et alliages	16,975,246
Total All Commodities Total des marchandises		\$401,873,517

East - West Est - Ouest		Estimated revenue Recettes (estimation)
		\$
86	Other household and personal equipment Autres articles ménagers et personnels	9,179,762
58	Road motor vehicles Véhicules automobiles routiers	604,240
99	General or unclassified freight Fret général ou non classé	460,262
52	Special industry machinery Machines industrielles spéciales	310,403
09	Vegetables and vegetable preparations Légumes et préparation à base de légumes	159,990
Total All Commodities Total des marchandises		\$12,424,247

Figure 4.8

For-hire Trucking, 1988: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Revenues, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées, pour les transporteurs des catégories I

East - East Est - Est		Estimated tonnage Tonnes (estimation)
43	Petroleum and coal products Produits du pétrole et de la houille	2 320 525
23	Crude wood materials Matières de bois brutes	1 832 942
27	Crude non-metallic minerals Minéraux bruts non-métalliques	965 168
47	Non-metallic mineral basic products Produits minéraux non-métalliques de base	831 842
14	Other food, food materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	607 455
Total All Commodities Total des marchandises		11 488 610



West - East Ouest - Est		Estimated tonnage Tonnes (estimation)
14	Other food, food materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	14 833
01	Meat and meat preparations Viandes et préparations à base de viandes	7 724
86	Other household and personal equipment Autres articles ménagers et personnels	5 260
52	Special industry machinery Machines industrielles spéciales	3 665
44	Iron, steel and alloys Fer, acier et alliages	3 340
Total All Commodities Total des marchandises		57 216

Centre - East Centre - Est		Estimated tonnage Tonnes (estimation)
23	Crude wood materials Matières de bois brutes	639 186
14	Other food, food materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	207 081
99	General or unclassified freight Fret général ou non classé	134 080
47	Non-metallic mineral basic products Produits minéraux non-métalliques de base	111 019
42	Chemicals and related products Produits chimiques et connexes	96 528
Total All Commodities Total des marchandises		2 176 884

Figure 4.8 - Continued - suite

For-hire Trucking, 1988: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Revenues, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées, pour les transporteurs des catégories I

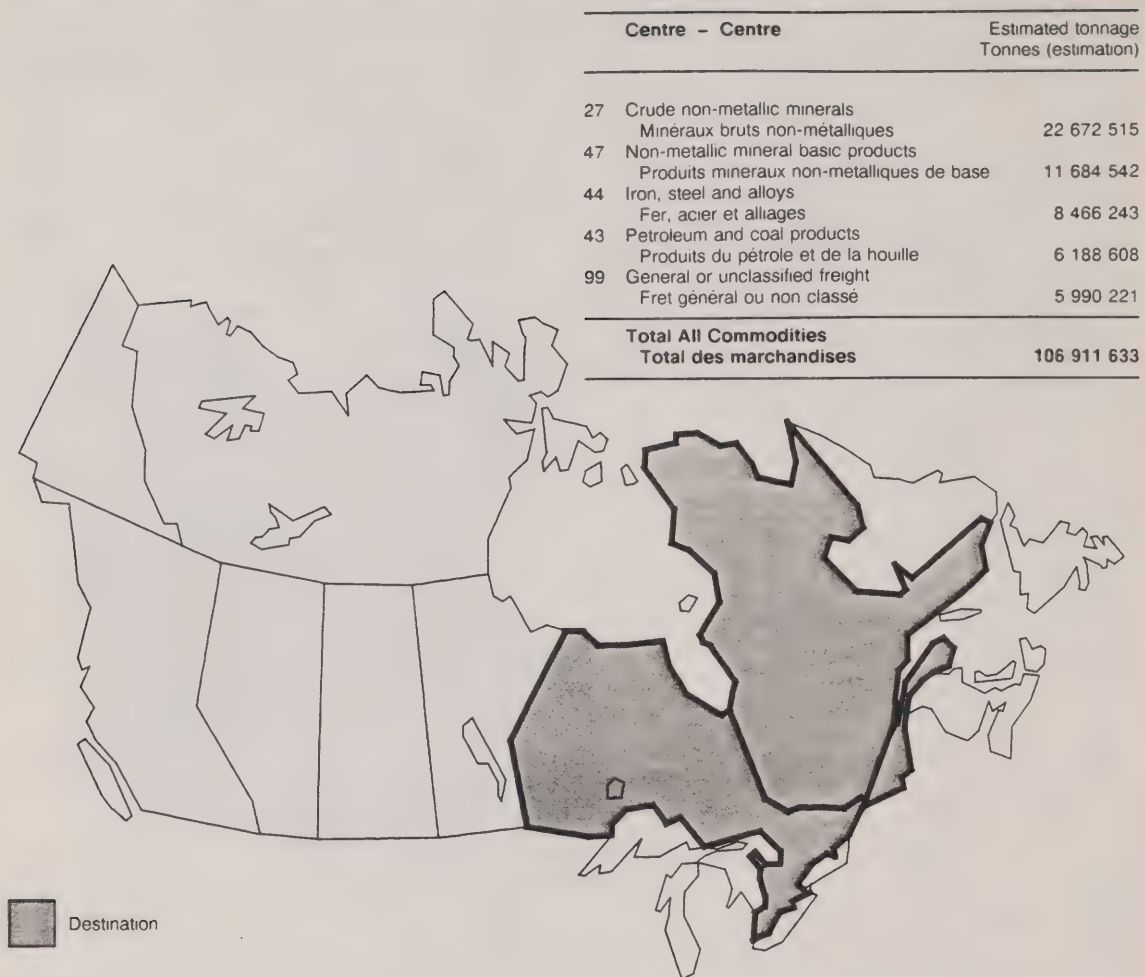


Figure 4.8 – Concluded – fin

For-hire Trucking, 1988: Major Commodity Movements from Region to Region Based on Revenues, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: Principaux mouvements de marchandises d'une région à l'autre, selon les tonnes transportées, pour les transporteurs des catégories I



West – West Ouest – Ouest	Estimated tonnage Tonnes (estimation)
43 Petroleum and coal products Produits du pétrole et de la houille	10 902 508
23 Crude wood materials Matières de bois brutes	7 043 648
27 Crude non-metallic minerals Minéraux bruts non-métalliques	5 057 989
33 Wood fabricated materials Demi-produits en bois	3 079 961
47 Non-metallic mineral basic products Produits minéraux non-métalliques de base	2 973 140
Total All Commodities Total des marchandises	51 908 520

Centre – West Centre – Ouest	Estimated tonnage Tonnes (estimation)
99 General or unclassified freight Fret général ou non classé	208 522
44 Iron, steel and alloys Fer, acier et alliages	143 299
14 Other food, food materials Autres aliments, ingrédients alimentaires	106 554
42 Chemicals and related products Produits chimiques et connexes	77 033
96 Remaining end-products classified by material Autres produits finals classés selon la mat.	72 824
Total All Commodities Total des marchandises	1 675 966

East – West Est – Ouest	Estimated tonnage Tonnes (estimation)
26 Coal, crude petroleum and rel. crude products Houille, pétrole brut et produits bruts con.	15 261
86 Other household and personal equipment Autres articles ménagers et personnels	5 429
99 General or unclassified freight Fret général ou non classé	3 289
47 Non-metallic mineral basic products Produits minéraux non-métalliques de base	1 828
09 Vegetables and vegetable preparations Légumes et préparation à base de légumes	1 795
Total All Commodities Total des marchandises	34 252

Figures 4.9 and 4.10 present information about the commodity groups transport by Class I and II carriers. Figure 4.9, shows the top 10 commodity groups ranked according to revenues, tonnes, tonnes-kilometres and shipments. Figure 4.10 ranks the major commodities by the revenue generated.

In the top ten commodity ranking, based on revenue, "General freight" rose from its fifth ranking position in 1987 to place second in 1988. "Lumber and sawn timber" rose in position as well from ninth in 1987 to sixth in 1988. Conversely, "Pulpwood chips" tumbled from fourth position in 1987 to ninth in 1988. While "Sand, gravel and crude stone" just missed the top ten by placing eleventh, "Passenger automobiles and chassis" made an appearance in the tenth spot. These top ten represented 30.9% of total revenues earned by for-hire trucking carriers in the transportation of commodities.

"General freight" rose from exclusion in the top ten commodity ranking, based on tonnage of 1987, to reach third position in 1988. Likewise, "Petroleum and coal products" rose from tenth position in 1987 to fifth in 1988. "Lumber and sawn timber" fell from fifth position in 1987 to tenth in 1988. This list of top ten commodities, based on tonnage, represented 48.0% of the total tonnage transported by for-hire trucking carriers in 1988.

The top ten, based on tonne-kilometres, represented 36.0% of the total tonne-kilometres travelled by these carriers, while the top ten based on the number of shipments accounted for 31.2% of all shipments made by for-hire trucking carriers in 1988.

In Figure 4.10, it can be seen that the first 100 commodities varied. From the highly manufactured or finished goods such as "Passenger automobiles and chassis" and "Other food preparations" to the crude materials such as "Pulpwood chips" and "Sand, gravel, and crude stone".

Les figures 4.9 et 4.10 présentent des données sur les principaux groupes de produits transportés par les entreprises des catégories I et II. À la figure 4.9, les 10 principaux groupes de marchandises sont classés selon les recettes, le nombre de tonnes, de tonnes-kilomètres et d'expéditions. La figure 4.10 classe les principaux produits selon les recettes.

Parmi les dix principales marchandises, au titre des recettes, le "fret ordinaire" est passé de la cinquième place en 1987 à la deuxième en 1988, tandis que le "bois de construction et sciage" est passé de la neuvième place à la sixième. Par contre, les "copeaux de bois à pâte" ont perdu du terrain, passant de la quatrième à la neuvième place. Le groupe "sable, gravier et pierre brute" a failli faire partie des dix principales marchandises en se plaçant onzième. Pour leur part, les "voitures particulières et châssis" ont occupé le dixième rang à un moment donné. Ces dix plus importantes marchandises ont représenté 30.9 % des recettes totales des entreprises de camionnage pour compte d'autrui.

En 1987, au titre du tonnage, le "fret ordinaire" ne faisait pas partie des dix principales marchandises; en 1988, il occupait le troisième rang. De même, les "produits du pétrole et de la houille" sont passés du deuxième rang en 1987 au cinquième en 1988. Par contre, le "bois de construction et sciage" a perdu du terrain, passant du cinquième au dixième rang. Ces dix premières marchandises ont représenté 48.0 % du tonnage total transporté par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui en 1988.

Au titre du nombre de tonnes-kilomètres, elles ont figuré pour 36.0 % du nombre total de tonnes-kilomètres parcourus par ces transporteurs, tandis qu'au titre du nombre d'expéditions, elles ont représenté 31.2 % de toutes les expéditions effectuées par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui en 1988.

À la figure 4.10, on constate la diversité des 100 premières marchandises: on passe des produits finis ou hautement manufacturés tels que les "voitures particulières et châssis" et "autres préparations alimentaires" aux matières brutes telles que les "copeaux de bois à pâte" et le "sable, gravier et pierre brute".

Figure 4.9

For-hire Trucking, 1988: Commodity Ranking**Camionnage pour compte d'autrui, 1988: Classement des produits transportés****Top Ten Commodities Based on Revenue, Class I and II Carriers****Dix principaux produits transportés par les camionneurs des catégories I et II, selon les recettes**

Code	Commodity group Groupe de produits	Revenue	Rank	Tonnes	Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
		Recettes	Classement		Classement	Tonnes-kilomètres	Classement	Livraisons	Classement
		\$'000		'000		'000			
146	Other food preparations – Autres préparations alimentaires	294,567	1	6,314	7	3,240,618	1	1,444,880	2
995	General freight – Fret général	248,863	2	8,100	3	2,878,080	2	1,785,322	1
867	Miscellaneous household & personal equipment (used) – Articles ménagers et personnels divers (usagées)	198,531	3	564	53	422,176	35	267,097	31
588	Motor veh. engines, accessories, parts & assemblies – Moteurs, acc., pièces & assemblages de véh. automobiles	156,898	4	1,966	21	741,292	22	1,381,352	3
475	Cement and concrete basic products – Produits de base en ciment et en béton	131,128	5	9,031	2	1,909,469	5	324,683	24
331	Lumber and sawn timber – Bois de construction et sciage	124,757	6	5,333	10	2,699,039	3	245,186	33
479	Other non-metallic mineral basic products – Autres produits minéraux non métalliques de base	115,283	7	4,976	12	1,658,407	7	381,284	19
445	Plate, sheet and strip, steel – Tôles, feuilles et feuillards, d'acier	113,654	8	6,768	6	2,139,572	4	339,855	21
238	Pulpwood chips – Copeaux de bois à pâte	111,298	9	8,054	4	1,457,179	9	324,943	23
581	Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et chassis	107,342	10	1,580	23	429,838	33	1,131,103	4

Top Ten Commodities Based on Tonnage, Class I and II Carriers**Dix principaux produits transportés par les camionneurs des catégories I et II, selon les tonnes transportées**

Code	Commodity group Groupe de produits	Revenue	Rank	Tonnes	Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
		Recettes	Classement		Classement	Tonnes-kilomètres	Classement	Livraisons	Classement
		\$'000		'000		'000			
276	Sand, gravel & crude stone – Sable, gravier et pierre brute	106,406	11	23 127	1	1 844 735	6	714,237	5
475	Cement and concrete basic products – Produits de base en ciment et en béton	131,128	5	9 031	2	1 909 469	5	324,683	24
995	General freight – Fret général	248,863	2	8 100	3	2 878 080	2	1,785,322	1
238	Pulpwood chips – Copeaux de bois à pâte	111,298	9	8 054	4	1 457 179	9	324,943	23
439	Petroleum & coal products (exc. those in chemicals) – Dérivés du pétrole & de la houille (sauf dérivés chim.)	82,965	14	7 004	5	1 526 902	8	328,936	22
445	Plate, sheet and strip, steel – Tôles, feuilles et feuillards, d'acier	113,654	8	6 768	6	2 139 572	4	339,855	21
146	Other food preparations – Autres préparations alimentaires	294,567	1	6 314	7	3 240 618	1	1,444,880	2
432	Fuel oil – Mazout	82,529	15	5 901	8	1 457 150	10	197,252	40
231	Logs and bolts – Billes et billots	38,747	33	5 427	9	661 631	23	172,155	45
331	Lumber and sawn timber – Bois de construction et sciage	124,757	6	5 333	10	2 699 039	3	245,186	33

Figure 4.9

For-hire Trucking, 1987: Commodity Ranking – Concluded
Camionnage pour compte d'autrui, 1988: Classement des produits transportés – fin
Top Ten Commodities Based on Tonne-kilometres, Class I and II Carriers
Dix principaux produits transportés par les camionneurs des catégories I et II, selon les tonnes-kilomètres

Code	Commodity group Groupe de produits	Revenue Recettes	Rank Classement	Tonnes	Rank Classement	Tonne-kilometres Tonnes-kilomètres	Rank Classement	Shipments Livraisons	Rank Classement
		\$'000		'000		'000			
146	Other food preparations – Autres préparations alimentaires	294,567	1	6 314	7	3 240 618	1	1,444,880	2
995	General freight – Fret général	248,863	2	8 100	3	2 878 080	2	1,785,322	1
331	Lumber and sawn timber – Bois de construction et sciage	124,757	6	5 333	10	2 699 039	3	245,186	33
445	Plate, sheet and strip, steel – Tôles, feuilles et feuillards, d'acier	113,654	8	6 768	6	2 139 572	4	339,855	21
475	Cement and concrete basic products – Produits de base en ciment et en béton	131,128	5	9 031	2	1 909 469	5	324,683	24
276	Sand, gravel & crude stone – Sable, gravier et pierre brute	106,406	11	23 127	1	1 844 735	6	714,237	5
479	Other non-metallic mineral basic products – Autres produits minéraux non métalliques de base	115,283	7	4 976	12	1 658 407	7	381,284	19
439	Petroleum & coal products (exc. those in chemicals) – Dérivés du pétrole & de la houille (sauf dérivés chim.)	82,965	14	7 004	5	1 526 902	8	328,936	22
238	Pulpwood chips – Copeaux de bois à pâte	111,298	9	8 054	4	1 457 179	9	324,943	23
432	Fuel oil – Mazout	82,529	15	5 901	8	1 457 150	10	197,252	40

Top Ten Commodities Based on Shipments, Class I and II Carriers

Dix principaux produits transportés par les camionneurs des catégories I et II, selon les livraisons

Code	Commodity group Groupe de produits	Revenue Recettes	Rank Classement	Tonnes	Rank Classement	Tonne-kilometres Tonnes-kilomètres	Rank Classement	Shipments Livraisons	Rank Classement
		\$'000		'000		'000			
995	General freight – Fret général	248,863	2	8 100	3	2 878 080	2	1,785,322	1
146	Other food preparations – Autres préparations alimentaires	294,567	1	6 314	7	3 240 618	1	1,444,880	2
588	Motor veh. engines, accessories, parts & assemblies – Moteurs, acc., pièces & assemblages de véh. automobiles	156,898	4	1 966	21	741 292	22	1,381,352	3
581	Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et chassis	107,342	10	1 580	23	429 838	33	1,131,103	4
276	Sand, gravel & crude stone – Sable, gravier et pierre brute	106,406	11	23 127	1	1 844 735	6	714,237	5
371	Broad woven fabrics wholly or in part cotton – Tissus larges entière. ou en partie de coton	66,207	20	586	50	298 889	44	656,352	6
788	Other apparel – Autres vêtements	42,927	29	196	100	196 086	67	637,238	7
879	Other medicinal and pharmaceutical products – Autres médicaments et produits pharmaceutiques	24,927	52	129	119	65 333	118	584,523	8
011	Meat (except poultry), fresh, chilled or frozen – Viande (sauf volaille), fraîche, réfrigérée ou congelée	73,614	18	932	34	863 287	16	549,673	9
429	Other chemical specialties, industrial – Autres spécialités chimiques, industrielles	99,258	12	2 079	19	833 860	17	522,574	10

Figure 4.10

For-hire Trucking, 1988: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Movements of Goods by Commodity Groups, Class I, II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: Estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits, pour les transporteurs des catégories I et II

Code	Commodity group Groupe de produits	Revenue	Tonnes	Tonne- kilometres	Number of shipments
		Recettes		Tonnes- kilomètres	Nombre de livraisons
		\$'000	'000	'000	
146	Other food preparations – Autres préparations alimentaires	294,567	6 314	3 240 618	1,444,880
995	General freight – Fret général	248,863	8 100	2 878 080	1,785,322
867	Miscellaneous household and personal equipment (used) – Articles ménagers et personnels divers (usageés)	198,531	564	422 176	267,097
588	Motor veh. engines, accessories, parts & assemblies – Moteurs, acc., pièces & assemblages de véh. automobiles	156,898	1 966	741 292	1,381,352
475	Cement and concrete basic products – Produits de base en ciment et en béton	131,128	9 031	1 909 469	324,683
331	Lumber and sawn timber – Bois de construction et sciage	124,757	5 333	2 699 039	245,186
479	Other non-metallic mineral basic products – Autres produits minéraux non métalliques de base	115,283	4 976	1 658 407	381,284
445	Plate, sheet and strip, steel – Tôles, feuilles et feuillets, d'acier	113,654	6 768	2 139 572	339,855
238	Pulpwood chips – Copeaux de bois à pâte	111,298	8 054	1 457 179	324,943
581	Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et chassis	107,342	1 580	429 838	1,131,103
276	Sand, gravel & crude stone – Sable, gravier et pierre brute	106,406	23 127	1 844 735	714,237
429	Other chemical specialties, industrial – Autres spécialités chimiques, industrielles	99,258	2 079	833 860	522,574
951	Shipping and distribution containers and closures – Récep. contenants, conteneurs & fermet. livr. & distrib.	94,540	2 021	890 509	488,836
439	Petroleum & coal products (exc. those in chemicals) – Dérivés du pétrole & de la houille (sauf dérivés chim.)	82,965	7 004	1 526 902	328,936
432	Fuel oil – Mazout	82,529	5 901	1 457 150	197,252
351	Paper for printing – Papier d'impression	79,585	2 373	1 246 072	304,495
051	Dairy products – Produits laitiers	78,053	4 994	820 381	482,838
011	Meat (except poultry), fresh, chilled or frozen – Viande (sauf volaille), fraîche, réfrigérée ou congelée	73,614	932	863 287	549,673
964	Paper end-products – Produits finals en papier	73,357	1 576	767 827	416,726
371	Broad woven fabrics wholly or in part cotton – Tissus larges entière. ou en partie de coton	66,207	586	298 889	656,352
509	Other machinery classified by function – Autres machines classées selon la fonction	65,808	707	490 774	461,770
521	Drilling, excavating, mining, oil & gas machinery – Mach. à forer, creuser, utiliser dans mine pour pétro	65,090	1 419	518 909	210,572
431	Gasoline – Essence	59,282	4 565	1 101 485	171,661

Figure 4.10

For-hire Trucking, 1988: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Movements of Goods by Commodity Groups, Class I, II Carriers – Continued

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: Estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits, pour les transporteurs des catégories I et II – suite

Code	Commodity group	Revenue	Tonnes	Tonne-kilometres	Number of shipments
	Groupe de produits	Recettes		Tonnes-kilomètres	Nombre de livraisons
		\$'000	'000	'000	
741	Household furniture (inc. knocked down) – Meubles de maison (y compris meubles non assemblés)	57,346	354	280 070	471,595
448	Pipes and tubes, iron and steel – Tuyaux et tubes, de fer et d'acier	56,727	1 358	783 562	192,222
279	Other crude non-metallic minerals – Autres minéraux non métalliques bruts	53,499	4 450	1 337 906	152,632
583	Trucks, chassis & truck tractors, commercial – Camions, châssis & tracteurs routiers, d'usage commerc.	52,636	871	261 201	412,633
465	Bolts, nuts, nails, screws and basic hardware – Boulons, écrous, clous, vis & quincaillerie de base	49,706	581	281 791	488,082
788	Other apparel – Autres vêtements	42,927	196	196 086	637,238
416	Chemical products, fertilizers & fertilizer materials – Produits chimiques, engrais & mat. fertilisantes	42,304	2 627	1 007 253	92,298
473	Glass basic products – Produits de base en verre	41,720	875	431 341	212,066
991	Mail – Courrier	41,487	466	541 428	87,108
231	Logs and bolts – Billes et billots	38,747	5 427	661 631	172,155
291	Other waste & scrap materials – Autres déchets et rebuts	36,854	2 243	541 752	113,431
404	Metallic salts & peroxysalts of inorganic acids – Sels et persels métalliques d'acides inorganiques	36,156	870	343 923	63,935
173	Distilled alcoholic beverages – Boissons alcooliques distillées	33,862	973	364 326	95,747
469	Other metal fabricated basic products – Autres demi-produits de base en métal	33,811	815	425 164	156,933
697	Miscellaneous electric equipment and appliances – Appareils & matériels électriques divers	32,719	456	288 576	289,236
621	Pneumatic tires, new (tubeless or tube type) – Bandages pneu., neufs (avec ou sans chambres à air)	32,472	453	208 734	261,935
091	Vegetables, fresh or chilled – Légumes, frais ou réfrigérés	32,346	1 339	520 722	118,257
428	Paints and related paint products – Peintures et produits connexes	30,977	365	210 767	297,276
637	Electronic equip. components, chassis & cabinetry – Acc., châssis & meubles pour matériel électronique	30,607	115	106 338	287,307
841	Floor coverings – Couvre-sols	29,112	262	174 040	244,810
172	Fermented alcoholic beverages – Boissons alcooliques fermentées	28,725	901	394 807	107,512
061	Cereal grains, unmilled – Grains de céréales, non moulus	28,646	2 369	770 616	78,190
999	Unknown – Inconnu	28,195	365	221 403	189,381

Figure 4.10

For-hire Trucking, 1988: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Movements of Goods by Commodity Groups, Class I, II Carriers – Continued

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: Estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits, pour les transporteurs des catégories I et II – suite

Code	Commodity group	Revenue	Tonnes	Tonne-kilometres	Number of shipments
	Groupe de produits	Recettes		Tonnes-kilomètres	Nombre de livraisons
		\$'000	'000	'000	
436	Refined and manufactured gases, fuel type – Gaz raffinés et fabriqués, type combustible	27,717	1 413	644 995	75,680
425	Plastics basic shapes and forms – Profiles et formes de base en matière plastique	27,612	380	208 827	157,333
522	Const. and maintenance machinery and equipment – Machines & matériel de construction & d'entretien	27,377	441	155 981	99,694
461	Structural and architectural metal products – Produits en métal de construction & d'architecture	26,545	334	261 924	170,692
402	Inorganic bases & metal. oxides, hydroxides & peroxides – Bases inorganiques & oxydes, hydroxydes & perox. métal.	26,410	1 117	360 364	52,660
879	Other medicinal and pharmaceutical products – Autres médicaments et produits pharmaceutiques	24,927	129	65 333	584,523
064	Other bakery products – Autres produits de boulangerie	24,154	357	137 945	154,414
171	Non-alcoholic beverages – Boissons non alcoolisées	22,542	845	319 617	64,764
339	Other wood fabricated materials – Autres demi-produits en bois	22,457	585	401 533	70,638
801	Toilet preparations and cosmetics – Produits de toilette et produits de beauté	22,311	145	117 891	479,250
899	Other printed matter – Autres imprimés	22,059	205	146 624	292,459
001	Cattle – Bovins	21,695	489	417 811	37,496
529	Other special industrial machinery & equipment – Autres machines et matériel industriels spéciaux	21,221	273	168 003	80,167
901	Stationery and office paper supplies – Papeterie et articles de bureau	21,123	141	100 947	359,047
443	Castings & forgings, iron & steel(exc. pipes & fittings) – Moulages & forgeages, de fer & acier(sauf tuyaux & raccor)	20,486	451	256 924	112,820
259	Other metal-bearing ores, concentrates and scrap – Autres métaux, minerais, concentrés et déchets	20,070	1 960	442 792	62,630
104	Sugar preparations (including confectionery) – Préps. à base de sucre (y compris les confiseries)	18,119	151	127 358	191,250
449	Wire and wire rope, steel – Fils et câbles métalliques, d'acier	17,936	332	211 472	97,857
807	Cleaning and polishing preparations – Prép. et produits de nettoyage et de cirage	17,890	276	135 985	211,792
464	Insulated wire and cable – Fils et câbles isolés	17,656	199	154 870	100,138
472	Structural clay products and refractories – Prod. d'argile de construction & mat. réfractaires	17,421	813	226 178	64,739

Figure 4.10

For-hire Trucking, 1988: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Movements of Goods by Commodity Groups, Class I, II Carriers – Continued

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: Estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits, pour les transporteurs des catégories I et II – suite

Code	Commodity group Groupe de produits	Revenue	Tonnes	Tonne-kilometres	Number of shipments
		Recettes		Tonnes-kilomètres	Nombre de livraisons
		\$'000	'000	'000	
075	Fruit juice concentrates (10 % or less sugar) – Jus de fruits concentrés (10 % ou moins de sucre)	17,127	400	239,554	29,364
101	Sugar, molasses and syrups – Sucre, mélasses et sirops	16,217	628	217,083	34,113
145	Canned food, n.e.s. – Autres préparations alimentaires en boîtes	16,118	562	252,245	56,091
015	Meat prep. and ready-cooked meat (except canned) – Prép. à base de viandes & viandes cuites (sauf boîtes)	15,792	139	202,864	79,310
336	Millwork (woodwork) & building components – Bois travaillé et éléments de construction	15,480	233	192,842	116,543
401	Inorganic acids & oxygen comp. of nonmet. or metalloid – Acides inorgan. & comp. d'oxy. de prod. non mét. ou mét.	15,239	688	217,605	33,267
468	Valves and pipe fittings – Robinetterie et raccords de tuyauterie	14,767	103	79,363	132,976
262	Crude mineral oils – Huiles minérales brutes	14,605	1,503	453,198	65,541
686	Wiring devices – Dispositifs de câblage	14,241	95	54,302	214,872
681	Electric lighting fixtures and portable lamps – Appareils d'éclairage électriques & lampes portative	14,014	57	44,450	178,297
423	Plastic materials, not shaped – Matières plastiques, non façonnées	13,949	461	177,634	43,647
519	Other materials handling equipment – Autre matériel de manutention	13,841	308	126,242	87,119
969	Plastic end-products – Produits finals en plastique	13,751	166	105,465	101,576
006	Poultry – Volaille	13,464	316	52,021	27,307
446	Structural shapes and sheet piling, steel – Profiles de charpente et palplanches	13,086	938	183,235	42,107
893	Books and pamphlets – Livres et brochures	12,334	76	76,842	277,554
012	Poultry meat, fresh, chilled or frozen – Viande de volaille, fraîche, réfrigérée ou congelée	12,269	227	113,705	124,884
742	Office furniture and visible record equipment – Meubles de bureau & mat. ordinaire de classement	12,162	61	58,957	93,612
062	Cereal grains, milled – Grains de céréales, moulus	12,096	501	214,035	27,926
444	Bars and rods, steel – Barres et tiges, d'acier	11,989	486	218,612	46,972
451	Aluminum and aluminum alloys – Aluminium et alliages d'aluminium	11,925	259	153,799	56,164
031	Fish, whole (round) or dressed, fresh or chilled – Poissons, entiers ou habillés, frais ou réfrigérés	11,770	235	110,928	34,067

Figure 4.10

For-hire Trucking, 1988: Estimated Transport Revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Movements of Goods by Commodity Groups, Class I, II Carriers – Concluded

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: Estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres se rapportant aux mouvements des marchandises, selon le groupe de produits, pour les transporteurs des catégories I et II – fin

Code	Commodity group	Revenue	Tonnes	Tonne-kilometres	Number of shipments
	Groupe de produits	Recettes		Tonnes-kilomètres	Nombre de livraisons
		\$'000	'000	'000	
152	Cereal grains & by-products processed for feed – Grains de céréales & sous-produits pour animaux	11,762	664	193 753	40,411
071	Fruits and berries, fresh or chilled – Fruits et baies, frais ou réfrigérés	11,691	266	202 739	23,380
236	Pulpwood (round wood) – Bois à pâte (bois rond)	11,680	949	134 762	27,489
213	Nursery & greenhouse stock & related materials – Produits de serre & de pépinière & prod. connexes	11,619	275	111 551	75,189
271	Asbestos, unmanufactured, crude and fibre – Amiante, non ouvré, brut ou en fibres	11,503	380	253 359	19,542
748	Furniture and fixture components – Eléments de meubles et d'accessoires	11,351	66	32 424	132,038
003	Swine – Porcs	11,345	394	124 554	21,512
832	Sporting & athletic equip. (exc. uniforms & shoes) – Art. de sport et d'athlét. (sauf uniformes & chaus.)	11,226	50	37 824	130,271
671	Plumbing fixtures and sanitary ware – Matériel de plomberie et articles sanitaires	10,671	86	39 004	144,042
551	Tractors (exc. industrial material handling equip.) – Tracteurs (sauf mat. indust. de manutention des mat.)	10,618	140	92 504	47,945
655	Air conditioning & refrig. equip. (exc. indust. fans) – Mat. de climatisation & de réfrig. (sauf ventilat. ind.)	10,347	80	39 459	94,170
Total for first 100 commodities – Total pour les 100 premiers produits		4,418,373	161 259	50 460 172	24,532,847
Total for all commodities – Total pour tous les produits		5,184,488	177 103	57 888 346	30,137,301

TRUCKLOAD AND LESS THAN TRUCKLOAD TRAFFIC CLASSES I AND II CARRIERS

Figures 4.11 to 4.14 describe the movement of commodities by truckload (a shipment weighing more than 10 000 kg) and less than truckload (a shipment weighing less than 10 000 kg). As these data show, the truckload (TL) shipments generated \$325.3 million more in revenues than less than truckload (LTL) shipments, but the LTL movements accounted for 3.8 times the number of shipments. In general, the average LTL shipment weighed 758.8 kg and was transported over a distance of 526.9 km. The average TL shipment characteristically weighed 25 121.1 kg and was transported a distance of 304.1 km.

Figure 4.11 shows that the revenues from LTL shipments were predominant in Ontario and Quebec. These two provinces constituted 66.8% of the revenues derived from LTL shipments. This is not surprising as "Road motor vehicles" (Figure 4.14), represented the number one ranked LTL commodity with most of the shipments having occurred in Ontario and Quebec.

Figures 4.12 and 4.13 are graphic representations of truck traffic in terms of average distance travelled, weight groupings, (TL versus LTL) and area of operation (intraregional versus interregional). For intraregional movements, LTL shipments travelled longer distances than TL shipments. In comparison with all other regions, Ontario reported the shortest distances travelled for TL (144 km) and LTL (226 km) shipments. This was likely due to the heavy concentration of truck traffic in southern Ontario. Carriers originating in Manitoba, Saskatchewan and Alberta travelled the farther intraregionally in both weight categories compared to carriers of the other regions.

As for interregional movements, the pattern was LTL shipments travelled longer distances than did TL shipments. It is interesting to note that TL shipments originating in Quebec travelled shorter distances than similar shipments originating in any of the other regions. This can be partially explained by the fact that Quebec earned 26.0% of its revenues from transporting goods to Ontario (see Figure 4.8). Carriers originating in Manitoba, Saskatchewan and Alberta travelled the farthest carrying full truckload, while carriers domiciled in British Columbia and the Territories travelled the farthest with less-than-truckloads.

CHARGE COMPLETE ET CHARGE PARTIELLE - TRANSPORTEURS DES CATEGORIES I ET II

Les figures 4.11 à 4.14 présentent les mouvements en charge complète (expédition de plus de 10,000 kg) et les mouvements en charge partielle (expédition de moins de 10,000 kg). Comme le montrent ces données, les mouvements en charge complète (CC) ont rapporté \$325.3 millions de plus que les mouvements en charge partielle (CP), mais ces derniers ont représenté 3.8 fois le nombre d'expéditions. En général, l'expédition en charge partielle avait un poids moyen de 758.8 kg et était transportée sur une distance de 526.9 km. Le poids moyen de l'expédition en charge complète typique était de 25,121 kg et la distance parcourue, de 304.1 km.

La figure 4.11 montre que l'Ontario et le Québec sont les seules provinces où les expéditions en charge partielle ont rapporté le plus de recettes. Ces provinces ont réalisé 66.8 % des recettes à ce titre. Ces résultats n'ont rien de surprenant puisque les "véhicules automobiles routiers" (figure 4.14) ont représenté la principale catégorie des produits transportés en charge partielle, la plupart des expéditions ayant lieu en Ontario et au Québec.

Les figures 4.12 et 4.13 illustrent graphiquement le trafic de marchandises selon la distance parcourue, les groupes de poids (charge complète et charge partielle) et la région d'exploitation (transport intrarégional et transport interrégional). Dans le cas des mouvements intrarégionaux, les voyages en charge partielle étaient plus longs que ceux en charge complète. Par rapport à toutes les autres régions, l'Ontario est celle où les distances parcourues en charge complète (144 km) et en charge partielle (226 km) étaient les plus courtes. Cela s'explique sans doute par l'intense circulation de camions dans le sud de l'Ontario. Les transporteurs du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta ont parcouru les plus longues distances au titre du transport intrarégional, pour les deux groupes de poids.

On observe une tendance semblable au niveau des mouvements interrégionaux, les voyages en charge partielle étant plus longs que ceux en charge complète. Il est intéressant de noter que les voyages en charge complète en provenance du Québec étaient plus courts que les voyages de ce genre fait à partir des autres régions. Le fait que le Québec a tiré 26 % de ses recettes du transport de marchandises vers l'Ontario (voir figure 4.8) explique en partie ces résultats. Les transporteurs en provenance du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta ont effectué les voyages les plus longs en charge complète, tandis que les transporteurs domiciliés en Colombie-Britannique et dans les Territoires ont parcouru les distances les plus longues en charge partielle.

Figure 4.11

For-hire Trucking, 1988: Selected Estimates by Weight Group by Region of Origin

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: Certaines estimations selon le poids et la région d'origine

Regional totals - Totaux régionaux			Regional Totals - Totaux régionaux		
	TL	LTL		TL	LTL
Revenue \$'000 - Recettes \$'000			Tonne kilometres '000 - Tonnes kilomètres '000		
BC and territories - C.-B. et Territoire	384,491	248,612	BC and territories - C.-B. et Territoire	7 673 157	1 210 329
Man., Sask., and Alta. - Man., Sask., et Alta.	633,924	421,986	Man., Sask., and Alta. - Man., Sask., et Alta.	14 077 235	2 026 600
Ontario	1,015,324	1,100,297	Ontario	15 268 782	3 994 510
Quebec - Québec	496,821	522,255	Quebec - Québec	7 505 942	1 822 153
Atlantic prov. - Prov.de l'Atlantique	224,316	136,462	Atlantic prov. - Prov.de l'Atlantique	3 844 593	465 044
Total	2,754,876	2,429,612	Total	48 369 709	9 518 636
Tonnes '000			Shipments - Livraisons		
BC and territories - C.-B. et Territoire	19 903	1 646	BC and territories - C.-B. et Territoire	818,803	2,143,188
Man., Sask., and Alta. - Man., Sask., et Alta.	29 107	3 007	Man., Sask., and Alta. - Man., Sask., et Alta.	1,144,924	4,175,945
Ontario	73 598	8 511	Ontario	2,897,758	10,767,174
Quebec - Québec	25 037	3 619	Quebec - Québec	1,020,013	5,185,572
Atlantic prov. - Prov.de l'Atlantique	11 394	1 282	Atlantic prov. - Prov.de l'Atlantique	449,406	1,534,517
Total	159 039	18 065	Total	6,330,904	23,806,396

Figure 4.12

For-hire Trucking, 1988: Average Distance Travelled for Intraregional Movements, by Weight Group, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: Distance moyenne des mouvements intrarégionaux de marchandises effectués par les transporteurs des catégories I et II, selon le poids

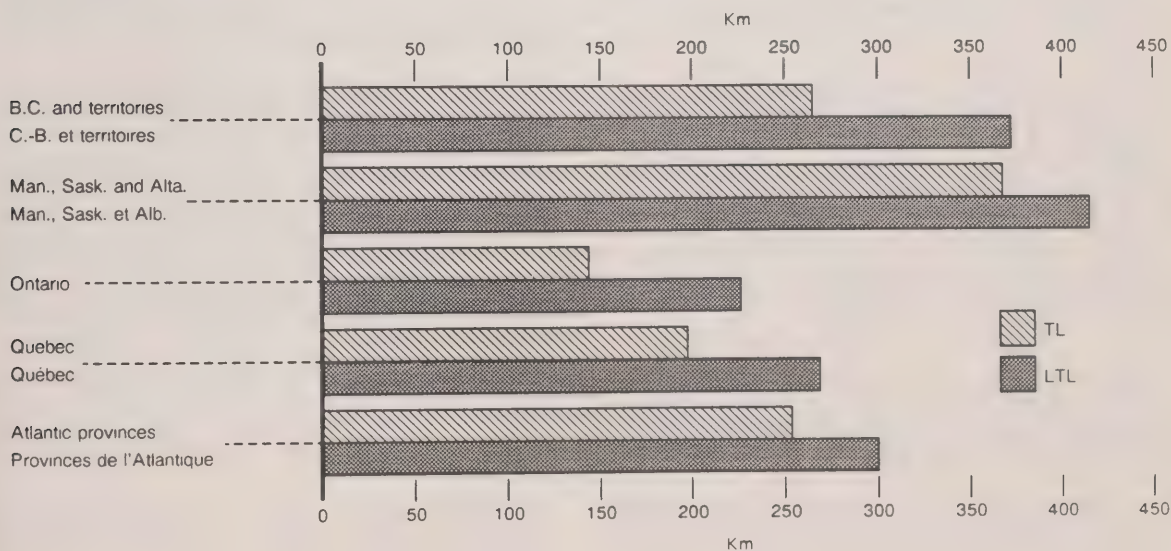


Figure 4.13

For-hire Trucking, 1988: Average Distance Travelled for Interregional Movements, by Weight Group, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: Distance moyenne des mouvements interrégionaux de marchandises effectués par les transporteurs des catégories I et II, selon le poids

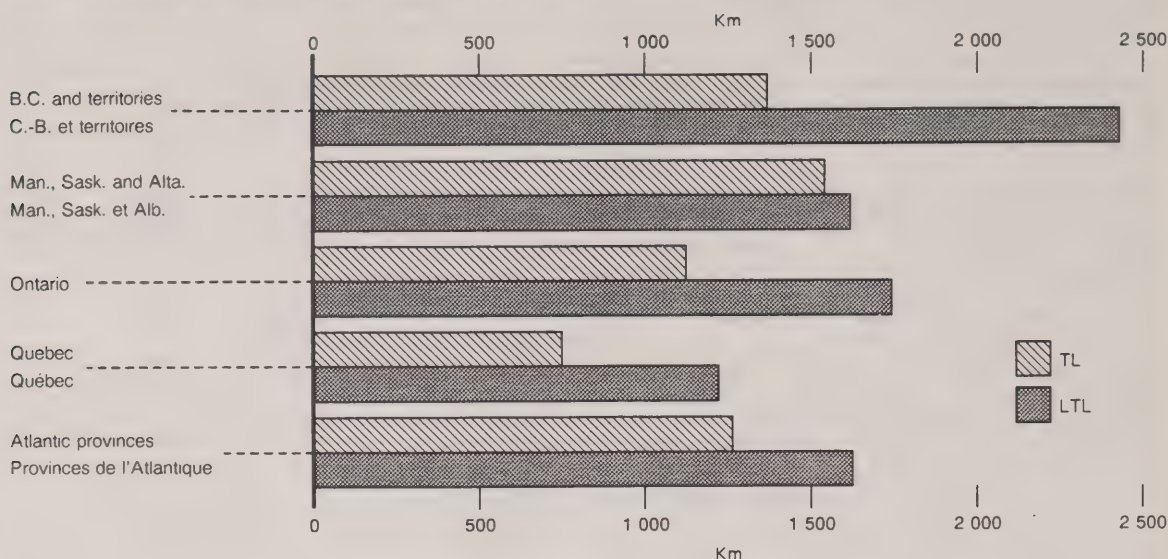


Figure 4.14 represents the top 15 revenue-generating commodities for LTL and TL shipments. These data show that, in general, the LTL shipments were comprised mainly of manufactured products whereas the TL commodities were comprised of raw bulk materials and manufactured products.

Figure 4.15 provides estimates of revenues, tonnes, tonne-kilometres and number of shipments by commodity section and by weight group. Figure 4.16 provides these estimates by originating province/territory and by weight group. With the assistance of percentages, Figure 4.17 displays the distribution of truck traffic by weight group. The major portion of truck revenues (51.7%) was associated with the three weight groups which comprise the 10 000 to 44 999 kilogram range. Within these groups, the 10 000 to 19 999 kg weight group generated the greatest amount of revenues (19.1%), but only handled 19.4% of the tonnage and 7.5% of the shipments. This suggests that these shipments were of relatively high value.

The small shipment traffic (up to 1 000 kg) constituted the majority of shipments (63.2%) but only generated 21.2% of the revenues and 2.0% of the tonnage. These data reveal that, in comparison with the heavier traffic, the small shipment traffic was a relatively expensive way to transport goods.

As indicated in Figure 4.18 the distribution of revenues over the six major commodities sections showed that the trucking industry derived the majority of its revenues (67.2%) from the transport of "End products, inedible" and "Fabricated materials, inedible".

La figure 4.14 présente les 15 marchandises les plus payantes transportées en charge complète et en charge partielle. En général, les expéditions en charge partielle comprenaient surtout des produits manufacturés, tandis que les expéditions en charge complète comprenaient des matières brutes et des produits manufacturés en vrac.

La figure 4.15 fournit des estimations des recettes, du nombre de tonnes, de tonnes-kilomètres et d'expéditions, selon la section de marchandises et le groupe de poids. La figure 4.16 fournit ces estimations selon la province ou le territoire d'origine et le groupe de poids. À la figure 4.17, on trouve la répartition en pourcentage du trafic de marchandises selon le groupe de poids. La plus grande partie des recettes de camionnage (51.7 %) était associée aux trois groupes de poids dont l'échelle varie entre 10,000 kg et 44,999 kg. Dans ce contexte, on a enregistré les recettes les plus élevées (19.1 %) pour le groupe de poids de 10,000 kg à 19,999 kg, mais 19.4 % seulement du tonnage et 7.5 % seulement du nombre d'expéditions. Cela laisse entendre que la valeur de ces expéditions était relativement élevée.

Les petites expéditions (jusqu'à 1,000 kg) ont constitué la majeure partie des expéditions (63.2 %), mais 21.2 % seulement des recettes et 2 % du tonnage. Ces données montrent que les petites expéditions constituaient un moyen relativement cher de transporter les marchandises, comparativement aux chargements plus lourds.

Comme le montre la figure 4.18 sur la répartition des recettes selon les six principales sections de marchandises, le secteur du camionnage a généré la plus grande partie de ses recettes (67.2 %) du transport de "produits finaux non comestibles" et de "demi-produits non comestibles".

Figure 4.14

For-hire Trucking, 1988: Selected Statistics for Commodity Divisions (Ranked by Revenue), Class I and II Carriers
Comionnage pour compte d'autrui, 1988: Certaines statistiques pour les divisions de produits (classées en fonction des recettes), catégories I et II

		Revenue	Tonnage	Tonne-kilometres	Shipments
		Recettes		Tonnes-kilomètres	Livraisons
		\$'000	'000	'000	
Less than truckload – Charge partielle					
Commodity – Produit					
58	Road Motor Vehicles – Véhicules automobile routiers	283,787	3 243	1 064 294	2,865,169
86	Other household and Personal Equipment – Autres articles ménagers et personnels	197,762	434	378 764	307,900
99	General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	160,935	1 010	725 219	1,572,544
14	Other Foods, Food Materials – Autres aliments, ingrédients alimentaires	141,846	1 486	799 359	1,222,447
46	Metal Fabricated Basis Products – Demi produits de base en métal	105,518	604	384 763	1,067,747
42	Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	100,301	778	377 561	959,053
74	Furniture and Fixtures – Meubles et accessoires	85,826	398	257 173	841,040
50	Machinery not Elsewhere Specified – Machines non désignées ailleurs	68,592	343	247 386	668,758
52	Special Industry Machinery – Machines industrielles spéciales	63,640	467	167 242	458,315
96	Remaining End-products – Autres produits finaux	63,254	522	254 769	604,596
37	Textile Fabricated Materials – Demi-produits en textiles	60,487	359	219 682	665,044
44	Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	60,148	523	260 001	485,252
95	Containers and Closures – Conterants et fermetures	58,731	647	228 211	408,500
47	Non-metallic Mineral Basis Products – Produits minéraux non métallique de base	57,504	510	217 047	479,031
63	Communication and Related Equipment – Matériel de communication et matériel connexe	52,242	165	179 653	635,899
Total (Less than truckload – Charge partielle)		2,429,612	18 064	9 518 636	23,806,396
Truckload – Charge complète					
Commodity – Produit					
47	Non-metallic Mineral Basis Products – Produits minéraux non métallique de base	252,545	15 266	4 049 065	542,166
43	Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	248,346	19 411	4 823 753	686,649
44	Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	176,939	9 905	3 592 097	356,102
14	Other Foods, Food Materials – Autres aliments, ingrédients alimentaires	174,881	5 487	2 762 254	309,097
27	Crude Non-metallic Minerals – Minéraux bruts non métalliques	168,689	28 528	3 528 456	868,632
23	Crude Wood Materials – Matières de bois brutes	164,524	14 877	2 336 584	523,010
99	General or Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	157,610	7 921	2 915 693	489,488
33	Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	147,046	6 298	3 416 691	239,199
40	Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	80,131	2 898	1 018 297	98,951
42	Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	77,902	2 650	1 094 811	120,134
35	Paper and Paperboard – Papier et carton	76,186	3 012	1 477 871	132,632
52	Special Industry Machinery – Machines industrielles spéciales	71,579	1 946	787 779	101,127
17	Beverages – Boissons	63,499	2 409	974 477	112,924
05	Dairy Product, Eggs and Honey – Produits laitiers, oeufs et miel	61,040	4 691	766 312	251,723
01	Meat and Meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes	59,264	953	969 802	59,119
Total (Truckload – Charge complete)		2,754,876	159 039	48 369 710	6,330,904

Figure 4.15

For-hire Trucking, 1988: Selected Estimates by Commodity Section by Weight Group, Class I and II Carriers

		Up to - Jusqu'à 100 kg	100 - 999 kg	1 000 - 1 999 kg	2 000 - 4 999 kg	5 000 - 9 999 kg	10 000 - 19 999 kg
Live animals							
Revenue	\$	25,483	1,496,771	525,108	1,783,408	5,164,193	19,851,005
Tonnes		32	8 593	7 124	31 793	120 704	539 559
Tonne-kilometres		8 277	2 171 246	1 639 453	10 778 724	35 234 470	186 666 177
Shipments	No.	903	14,709	4,881	9,140	15,710	37,399
Food, feed, beverage and tobacco							
Revenue	\$	19,978,002	89,909,430	43,544,337	75,008,146	91,309,383	270,847,595
Tonnes		41 588	515 977	447 322	1 008 556	1 672 429	8 732 864
Tonne-kilometres		18 973 545	278 767 432	212 444 998	499 551 140	763 668 229	3 777 033 605
Shipments	No.	791,520	1,483,857	306,830	315,330	225,651	559,634
Crude materials, inedible							
Revenue	\$	3,254,016	10,991,851	4,278,690	9,916,519	8,495,327	79,178,478
Tonnes		3 792	34 643	22 403	123 381	327 877	3 939 326
Tonne-kilometres		2 459 282	21 786 649	9 869 695	34 586 138	121 375 919	1 000 537 534
Shipments	No.	89,553	83,518	16,370	36,843	40,260	248,571
Fabricated materials, inedible							
Revenue	\$	60,451,196	186,382,383	77,726,603	112,543,434	94,175,153	262,846,115
Tonnes		77 958	747 432	482 073	1 108 625	1 880 422	8 892 369
Tonne-kilometres		55 071 262	501 175 110	273 656 930	574 299 106	796 908 252	3 872 579 350
Shipments	No.	1,808,397	2,195,253	345,674	350,099	250,907	573,911
End products, inedible							
Revenue	\$	190,938,435	449,782,362	279,072,024	291,640,929	183,316,892	244,183,611
Tonnes		242 866	1 591 263	2 591 224	2 077 104	2 502 274	5 922 469
Tonne-kilometres		189 464 225	1 207 782 729	1 006 417 316	1 162 586 786	1 267 782 562	3 014 928 774
Shipments	No.	6,384,211	4,846,201	1,758,305	682,209	345,049	407,554
General or unclassified freight							
Revenue	\$	27,235,440	57,244,891	19,108,570	23,878,789	36,685,536	113,004,317
Tonnes		33 508	206 632	105 585	188 195	515 337	6 491 359
Tonne-kilometres		25 632 940	178 535 622	92 146 635	157 029 234	321 265 614	1 822 577 174
Shipments	No.	749,887	638,171	71,938	58,575	68,015	425,637
Total							
Revenue	\$	301,882,573	795,807,688	424,255,333	514,771,224	419,146,483	989,911,123
Tonnes		399 745	3 104 541	3 655 732	4 537 655	7 019 043	34 517 945
Tonne-kilometres		291 609 530	2 190 218 788	1 596 175 027	2 438 831 128	3 306 235 045	13 674 322 614
Shipments	No.	9,824,472	9,261,708	2,503,999	1,452,196	945,593	2,252,707

Figure 4.15

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: Certaines estimations selon la section de produits et le poids, pour les transporteurs des catégories I et II

20 000 - 29 999 kg	30 000 - 44 999 kg	45 000 - 64 999 kg	65 000 kg and over - et plus	Total		
						Animaux vivants
21,625,549	2,483,407	287,237	41,637	53,283,800	\$	Recettes
610 535	99 486	10 473	3 066	1 431 366		Tonnes
391 512 695	78 251 979	12 930 208	1 109 577	720 302 807		Tonnes-kilomètres
24,874	2,905	212	38	110,722	Nbre	Livraisons
						Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs
174,419,111	73,611,779	2,580,518	934,670	842,142,971	\$	Recettes
6 538 535	5 813 700	171 237	45 819	24 988 028		Tonnes
2 996 763 468	1 691 423 387	87 652 854	45 244 869	10 371 523 527		Tonnes-kilomètres
277,236	164,662	3,324	487	4,114,342	Nbre	Livraisons
						Matières brutes non comestibles
129,591,772	227,031,421	10,258,496	857,015	483,853,585	\$	Recettes
12 458 731	34 414 385	1 368 615	113 028	52 806 181		Tonnes
2 301 708 759	5 024 877 269	178 650 853	17 355 801	8 713 207 899		Tonnes-kilomètres
477,948	954,803	28,004	1,557	1,977,297	Nbre	Livraisons
						Demi-produits non comestibles
425,841,620	491,228,716	30,856,334	1,461,749	1,743,513,302	\$	Recettes
20 224 894	34 425 433	2 136 829	158 079	70 134 114		Tonnes
8 031 872 018	9 746 620 458	873 246 126	56 581 196	24 782 009 808		Tonnes-kilomètres
817,943	968,024	43,544	2,226	7,317,918	Nbre	Livraisons
						Produits finals non comestibles
84,867,873	17,121,186	1,855,155	371,508	1,743,149,976	\$	Recettes
2 945 243	833 054	59 079	47 833	18 812 410		Tonnes
1 393 109 562	354 225 123	30 583 056	33 509 720	9 660 389 854		Tonnes-kilomètres
128,135	24,015	1,097	639	14,555,213	Nbre	Livraisons
						Fret ordinaire ou non classé
35,396,900	4,801,795	1,188,552	...	318,544,790	\$	Recettes
1 211 768	139 527	39 324	...	8 931 235		Tonnes
834 314 752	159 243 652	50 166 102	...	3 640 911 724		Tonnes-kilomètres
50,876	3,855	808	...	2,061,810	Nbre	Livraisons
						Total
871,742,827	816,278,303	47,026,292	3,666,578	5,184,488,425	\$	Recettes
43 989 705	75 725 586	3 785 557	367 827	177 103 334		Tonnes
15 949 281 255	17 054 641 868	1 233 229 199	153 801 163	57 888 345 618		Tonnes-kilometres
1,777,012	2,118,264	76,988	4,947	30,137,301	Nbre	Livraisons

Figure 4.16

For-hire Trucking, 1988: Selected Estimates by Originating Province/Territory by Territory by Weight Group, Class I and II Carriers

		Up to - Jusqu'à 100 kg	100 - 999 kg	1 000 - 1 999 kg	2 000 - 4 999 kg	5 000 - 9 999 kg	10 000 - 19 999 kg
Newfoundland							
Revenue	\$	825,554	3,242,962	5,671,658	6,238,689	1,946,410	7,695,433
Tonnes		1 381	13 715	61 112	55 404	23 064	131 922
Tonne-kilometres		1 299 563	9 995 694	18 083 836	23 411 245	15 201 727	117 015 343
Shipments	No.	30,430	41,644	32,903	22,823	3,153	8,439
Prince Edward Island							
Revenue	\$	269,031	566,472	364,408	1,105,601	827,396	1,979,065
Tonnes		442	2 460	1 797	7 766	8 752	61 871
Tonne-kilometres		364 595	1 623 966	1 324 786	4 990 384	4 469 691	42 069 163
Shipments	No.	8,641	7,383	1,327	2,046	1,250	4,035
Nova Scotia							
Revenue	\$	5,781,239	16,101,255	8,531,094	17,388,498	9,043,045	22,769,132
Tonnes		12 338	92 683	51 916	147 466	142 086	617 761
Tonne-kilometres		5 313 114	39 972 434	26 654 927	57 343 682	54 465 717	257 477 120
Shipments	No.	282,627	283,316	37,363	49,867	19,262	40,327
New Brunswick							
Revenue	\$	4,996,391	14,986,300	14,494,133	12,060,237	12,151,853	29,431,874
Tonnes		11 081	103 743	196 909	142 254	219 733	958 208
Tonne-kilometres		4 713 680	39 227 849	47 200 941	49 463 944	62 489 701	393 839 906
Shipments	No.	213,380	296,128	131,926	47,423	28,775	62,259
Québec							
Revenue	\$	73,622,769	183,087,118	91,973,962	93,912,243	80,596,988	192,382,392
Tonnes		92 229	665 414	850 699	804 316	1 200 333	6 053 691
Tonne-kilometres		65 821 828	437 171 193	336 365 824	417 754 782	584 255 736	2 135 725 969
Shipments	No.	2,156,587	2,032,412	591,054	255,454	163,320	395,156
Ontario							
Revenue	\$	138,834,678	361,715,742	201,356,277	222,026,846	189,077,244	370,379,848
Tonnes		171 973	1 378 007	1 745 859	2 088 368	3 514 959	16 325 102
Tonne-kilometres		128 758 948	984 780 376	747 534 732	965 459 056	1 299 360 497	4 350 979 537
Shipments	No.	4,573,007	3,956,188	1,200,261	652,312	479,286	1,080,857
Manitoba							
Revenue	\$	11,586,890	36,303,263	16,820,733	31,125,751	19,099,234	60,400,795
Tonnes		19 304	160 625	116 941	231 855	201 519	951 952
Tonne-kilometres		16 203 606	141 357 916	79 836 158	195 364 548	185 726 030	1 104 367 712
Shipments	No.	449,586	501,864	80,227	78,208	26,843	58,212
Saskatchewan							
Revenue	\$	6,550,270	17,017,461	9,215,352	16,295,270	11,428,197	34,284,675
Tonnes		11 723	85 137	84 157	162 793	165 308	877 283
Tonne-kilometres		5 848 353	37 653 053	29 942 299	71 040 803	80 893 829	517 511 941
Shipments	No.	254,405	275,368	57,063	55,577	21,788	54,309
Alberta							
Revenue	\$	29,589,633	76,867,706	35,778,681	58,866,853	50,814,082	144,327,368
Tonnes		42 843	315 587	248 793	468 945	831 516	4 161 474
Tonne-kilometres		29 644 180	215 014 016	152 413 842	309 723 163	565 792 671	2 629 459 960
Shipments	No.	1,004,120	984,026	170,458	148,844	110,306	262,701
British-Columbia, Yukon and Northwest Territories							
Revenue	\$	29,826,120	85,919,410	40,049,032	55,751,238	44,162,034	126,260,538
Tonnes		36 433	287 169	297 549	428 487	711 774	4 378 681
Tonne-kilometres		33 641 664	283 422 293	156 817 683	344 279 520	453 579 447	2 125 875 962
Shipments	No.	851,690	883,378	201,417	139,642	91,608	286,411
CANADA							
Revenue	\$	301,882,573	795,807,688	424,255,333	514,771,224	419,146,483	989,911,123
Tonnes		399 745	3 104 541	3 655 732	4 537 655	7 019 043	34 517 945
Tonne-kilometres		291 609 530	2 190 218 788	1 596 175 027	2 438 831 128	3 306 235 045	13 674 322 614
Shipments	No.	9,824,472	9,261,708	2,503,999	1,452,196	945,593	2,252,707

Figure 4.16

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: Certaines estimations selon la province ou le territoire d'origine et le poids, pour les transporteurs des catégories I et II

20 000 - 29 999 kg	30 000 - 44 999 kg	45 000 - 64 999 kg	65 000 kg and over – et plus	Total		
11,319,045 340 081 248 693 231 14,132	4,336,166 245 324 62 404 469 7,410	174,192 1 618 2 762 116 29	269,615 2 670 5 741 235 35	41,719,724 876 290 504 608 457 160,972	\$	Terre-Neuve Recettes Tonnes Tonnes-kilomètres Livraisons
7,639,308 186 324 159 108 095 7,878	83,729 5 078 1 476 932 160	...	...	12,835,010 274 491 215 427 611 32,719	\$	Île-du-Prince-Édouard Recettes Tonnes Tonnes-kilomètres Livraisons
36,165,133 2 181 206 695 890 816 86,053	15,223,908 1 126 971 265 126 926 33,009	983,414 22 983 24 753 653 468	...	131,986,717 4 395 409 1 426 998 390 829,327	\$	Nouvelle-Écosse Recettes Tonnes Tonnes-kilomètres Livraisons
46,119,156 2 548 948 737 435 386 97,361	37,999,103 2 812 940 758 366 194 81,369	1,624,898 96 574 59 655 312 1,816	372,404 38 783 10 209 304 572	174,236,350 7 129 174 2 162 602 216 960,906	\$	Nouveau-Brunswick Recettes Tonnes Tonnes-kilomètres Livraisons
146,492,907 6 978 375 2 405 754 474 281,881	145,235,521 11 068 668 2 594 852 412 322,269	11,029,162 850 977 333 929 949 16,966	743,203 91 001 16 463 205 1,316	1,019,076,263 28 655 703 9 328 095 373 6,205,585	\$	Quebec Recettes Tonnes Tonnes-kilomètres Livraisons
277,049,235 14 216 620 4 128 502 052 581,563	339,643,763 41 117 523 6 278 383 408 1,147,247	14,342,680 1 443 554 308 828 614 29,295	1,194,452 106 828 70 704 785 1,312	2,115,620,767 82 108 792 19 263 292 005 13,664,932	\$	Ontario Recettes Tonnes Tonnes-kilomètres Livraisons
35,616,162 1 048 492 717 446 165 45,010	29,042,309 3 301 154 1 056 864 414 81,342	2,004,789 167 406 70 583 523 3,596	52,978 4 566 3 672 226 63	242,052,904 6 203 813 3 571 422 298 1,320,664	\$	Manitoba Recettes Tonnes Tonnes-kilomètres Livraisons
36,196,244 2 008 282 1 483 120 712 80,396	36,525,050 2 485 178 904 728 209 68,987	902,505 100 407 26 234 181 2,056	20,768 3 114 885 467 41	168,435,792 5 983 381 3 157 858 847 866,464	\$	Saskatchewan Recettes Tonnes Tonnes-kilomètres Livraisons
122,823,049 6 195 127 2 523 405 222 257,510	116,643,793 6 928 950 2 709 425 190 193,231	9,224,312 676 056 211 188 506 14,190	486,073 57 974 28 487 255 744	645,421,548 19 927 266 9 374 554 006 3,133,742	\$	Alberta Recettes Tonnes Tonnes-kilomètres Livraisons
152,322,588 8 286 250 2 849 925 100 325,229	91,544,962 6 633 802 2 423 013 714 183,239	6,740,341 425 982 195 293 345 8,572	527,084 62 890 17 637 686 866	633,103,347 21 549 017 8 883 486 414 2,972,052	\$	Colombie-Britannique, Yukon et Territoires du Nord-Ouest Recettes Tonnes Tonnes-kilomètres Livraisons
871,742,827 43 989 705 15 949 281 255 1,777,012	816,278,303 75 725 586 17 054 641 868 2,118,264	47,026,292 3 785 557 1 233 229 199 76,988	3,666,578 367 827 153 801 163 4,947	5,184,488,425 177 103 334 57 888 345 618 30,137,301	\$	CANADA Recettes Tonnes Tonnes-kilomètres Livraisons

Figure 4.17

For-Hire Trucking, 1988: Distribution of Truck Traffic by Commodity Section, Class I and II Carriers
Camionnage pour compte d'autrui, 1988: ventilation du volume de camionnage par section de produits, pour les transporteurs des catégories I et II

Commodity section Section de produits	Percentage of traffic Proportion du trafic			
	Revenue	Tonnes	Tonne-kilometres	Shipments
	Recettes		Tonnes-kilomètres	Livraisons
Live animals – Animaux vivants	1.0	0.8	1.2	0.4
Food, feed, beverage and tobacco – Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs	16.2	14.1	17.9	13.7
Crude materials, edible – Matières brutes non comestibles	9.3	29.8	15.1	6.6
Fabricated materials, inedible – Demi-produits non comestibles	33.6	39.6	42.8	24.3
End products, inedible – Produits finals non comestibles	33.6	10.6	16.7	48.3
General or unclassified freight – Fret ordinaire ou non classé	6.1	5.0	6.3	6.8
Total	100.0	100.0	100.0	100.0

Figure 4.18

For-hire Trucking, 1988: Distribution of Truck Traffic by Weight Group, Class I and II Carriers
Camionnage pour compte d'autrui, 1988: ventilation du volume de camionnage par groupe de poids, pour les transporteurs des catégories I et II.

Weight group Groupe de poids	Percentage of traffic Proportion du trafic			
	Revenue	Tonnes	Tonne-kilometres	Shipments
	Recettes		Tonnes-kilomètres	Livraisons
Up to 100 kg – Jusqu'à 100 kg	5.8	0.2	0.5	32.5
100 to 999 kg – 100 à 999 kg	15.3	1.8	3.8	30.6
1 000 to 1 999 kg – 1 000 à 1 999 kg	7.6	1.9	2.8	7.8
2 000 to 4 999 kg – 2 000 à 4 999 kg	10.5	2.7	4.2	5.3
5 000 to 9 999 kg – 5 000 à 9 999 kg	8.1	4.0	5.7	3.1
10 000 to 19 999 kg – 10 000 à 19 999 kg	19.1	19.5	23.6	7.5
20 000 to 29 999 kg – 20 000 à 29 999 kg	16.8	24.8	27.6	5.9
30 000 to 44 999 kg – 30 000 à 44 999 kg	15.7	42.8	29.5	7.0
45 000 to 64 999 kg – 45 000 à 64 999 kg	0.9	2.1	2.1	0.3
65 000 kg and over – 65 000 kg et plus	–	0.2	0.3	–
Total	100.0	100.0	100.0	100.0

MAJOR POPULATION CENTRES – CLASS I AND II CARRIERS

Census Metropolitan Areas (CMAs)¹ are the main origins and destinations of goods transported by the for-hire trucking industry. Figure 4.19 displays graphically the percentage of for-hire trucking activity originating in and destined for CMAs in 1988. More revenues were earned and more shipments transported from movements originating in CMAs, while more tonnage was carried and more tonne-kilometres travelled on movements destined to CMAs.

Figures 4.20 and 4.21 rank 24 CMAs of origin or destination on the basis of revenues. Toronto, Montreal, Vancouver, Edmonton, Winnipeg and Calgary were the most important CMAs in terms of both origin and/or destination traffic. Revenues earned by carriers originating their movements in the top five CMAs reached \$2.2 billion or 68.9% of all CMAs, while carriers destined for the top five CMAs earned \$1.6 billion or 57.4% of all CMAs revenue.

¹ Census Metropolitan Area is defined as the urban area with a population of 100,000 or more.

GRANDS CENTRES URBAINS – TRANSPORTEURS DES CATEGORIES I ET II

Les régions métropolitaines de recensement (RMR) représentent les principaux points d'origine et de destination des marchandises acheminées par les transporteurs pour compte d'autrui. La figure 4.19 illustre graphiquement le pourcentage des mouvements en provenance et à destination des RMR en 1988. Les mouvements en provenance des RMR ont généré plus de recettes et plus d'expéditions, tandis que les mouvements à destination des RMR ont représenté un plus grand nombre de tonnes et de tonnes-kilomètres.

Les figures 4.20 et 4.21 montrent le classement de 24 RMR d'origine et de destination, selon les recettes. Toronto, Montréal, Vancouver, Edmonton, Winnipeg et Calgary étaient les plus importantes RMR d'origine et de destination. Les recettes générées par les mouvements en provenance des cinq plus importantes RMR se sont chiffrées à \$2.2 milliards ou 68.9 % de toutes les RMR, tandis que les mouvements à destination de ces cinq RMR ont totalisé \$1.6 milliard ou 57.4 % des recettes de toutes les RMR.

¹ Les régions métropolitaines de recensement sont définies comme des régions urbaines ayant 100,000 habitants ou plus

Figure 4.19

For-hire Trucking, 1988: Percentage of Total Activity Originating in/ Destined for Census Metropolitan Areas for Selected Estimates, Class I and II

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: Proportion des expéditions totales en provenance et à destination des régions métropolitaines de recensement pour certaines estimations, transporteurs des catégories I et II

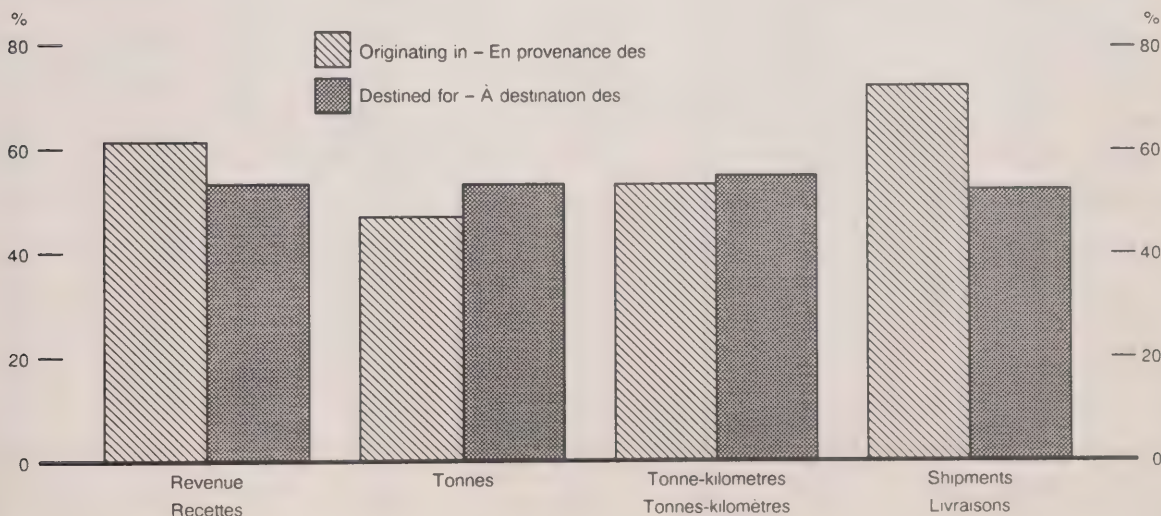


Figure 4.20

For-hire Trucking, 1988: Ranking of Census Metropolitan Areas by Originating Movements Selected Estimates based on Revenue, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: Classement des régions métropolitaines de recensement, selon les mouvements des marchandises en provenance de ces agglomérations, à partir de certaines estimations fondées sur les recettes, pour les transporteurs des catégories I et II

Origin - Origine	Revenue	Rank	Tonnes	Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
	Recettes	Classement		Classement	Tonnes-kilomètres	Classement	Livraisons	Classement
	\$'000		'000		'000		No. - Nbre	
Toronto	902,549	1	26 013	1	6 838 187	1	7,093,998	1
Montreal	509,563	2	9 890	2	3 773 406	3	3,847,101	2
Vancouver	337,274	3	7 419	3	4 044 027	2	1,973,806	3
Edmonton	262,925	4	5 867	5	3 644 206	4	1,505,511	4
Winnipeg	177,501	5	2 311	8	1 953 357	5	1,109,463	5
Hamilton	141,919	6	7 254	4	1 617 618	7	789,990	7
Calgary	137,015	7	2 703	7	1 664 315	6	852,220	6
Kitchener	84,620	8	3 374	6	640 822	10	690,935	8
Quebec	63,264	9	1 524	13	471 731	13	411,085	11
Halifax	63,026	10	1 802	10	509 935	12	495,395	10
Windsor	57,397	11	1 371	14	557 821	11	322,348	14
Saskatoon	55,597	12	1 170	16	681 971	9	336,780	12
London	54,680	13	1 663	12	368 753	16	686,112	9
Regina	53,535	14	2 059	9	1 331 326	8	315,914	15
Oshawa	45,852	15	1 132	17	280 532	20	301,918	16
Ottawa-Hull	43,606	16	710	21	252 245	21	332,600	13
St.Catharines-Niagara	43,514	17	1 681	11	390 746	14	203,998	17
Saint John	33,476	18	1 321	15	369 572	15	160,480	18
Thunder Bay	24,015	19	648	22	318 746	17	115,862	20
Sudbury	22,730	20	748	20	293 251	19	90,067	21
Trois-Rivières	20,426	21	910	18	311 615	18	62,810	23
Victoria	14,783	22	824	19	129 735	24	118,284	19
Chicoutimi-Jonquière	14,343	23	398	23	198 003	22	33,711	24
St. John's	14,191	24	234	24	153 311	23	67,439	22
Total	3,177,801		83 026		30 795 231		21,816,677	
Grand total - Total général	5,184,488		177 103		57 888 346		30,137,301	

Figure 4.21

For-hire Trucking, 1988: Ranking of Census Metropolitan Areas by Destination Movements Selected Estimates Based on Revenue, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: Classement des régions métropolitaines de recensement, selon les mouvements des marchandises à destination de ces agglomérations, à partir de certaines estimations fondées sur les recettes, pour les transporteurs des catégories I et II

Destination	Revenue	Rank		Rank	Tonne-kilometres	Rank	Shipments	Rank
	Recettes	Classement	Tonnes	Classement	Tonnes-kilomètres	Classement	Livraisons	Classement
	\$'000		'000		'000		No. – Nbre	
Toronto	627,847	1	33 309	1	6 407 022	1	3,988,533	1
Montreal	385,679	2	10 929	2	4 318 697	2	2,076,281	2
Vancouver	257,089	3	7 693	3	4 057 712	3	1,185,643	3
Edmonton	170,022	4	3 105	7	2 490 197	4	695,571	7
Calgary	147,502	5	2 687	8	1 874 397	6	651,156	8
Winnipeg	135,489	6	2 040	10	2 095 853	5	521,501	10
Ottawa-Hull	113,609	7	2 030	11	849 174	10	777,899	4
Hamilton	97,681	8	6 976	4	1 213 886	7	742,297	5
Halifax	89,276	9	1 793	12	1 089 215	8	411,335	13
Quebec	83,468	10	1 751	13	709 636	13	650,158	9
Kitchener	72,721	11	4 756	5	751 895	12	698,649	6
Oshawa	59,844	12	4 085	6	511 832	16	434,185	11
Saskatoon	59,255	13	1 225	19	752 395	11	272,124	18
London	58,228	14	1 514	15	492 255	17	429,825	12
Regina	57,110	15	1 422	18	916 605	9	307,170	16
Windsor	54,641	16	1 500	16	482 175	18	345,094	14
St.Catharines-Niagara	50,365	17	2 218	9	622 773	14	339,446	15
Saint John	43,165	18	1 689	14	401 829	20	232,360	19
St.John's	41,868	19	329	24	555 863	15	91,394	24
Victoria	40,081	20	494	22	201 449	22	290,531	17
Sudbury	37,053	21	1 489	17	402 851	19	206,387	20
Thunder Bay	34,348	22	371	23	366 567	21	171,954	21
Chicoutimi-Jonquière	27,233	23	506	21	172 974	24	158,617	22
Trois Rivières	21,049	24	584	20	174 109	23	142,691	23
Total	2,764,623		94 495		31 911 361		15,820,801	
Grand total – Total général	5,184,488		177 103		57 888 346		30,137,301	

SELECTED RATIOS - CLASS I AND II CARRIERS

Figures 4.22 and 4.23 provide information on revenue earned and tonnage transported using distance groups. The movement of goods (on a revenue basis) by the for-hire trucking industry fell into one of the following three main ranges of distances: short (25-300 km), medium (300-750 km) and long (greater than 750 km). Shipments carried for distances greater than 1 500 km earned the highest revenues (\$1.0 billion or 18.9% of the total revenue) followed by the distance group 500-740 km (\$0.7 billion or 14.2%). Shipments transported between 50-99 km carried the greatest tonnage (39.7 million tonnes or 22.4% of total tonnage) with 100-199 km close behind with 36.3 million tonnes or 20.5%.

Most of the revenues (37.8%) were derived from the short distance shipments; in addition, these shipments accounted for 71.3% of the total tonnage. Conversely, the long distance shipments accounted for 34.7% of the revenues, almost equal to the short haul commodities, but these shipments only accounted for 9.7% of the total tonnage.

Figure 4.24 gives a representation of the relationship between the type of commodity transported, the revenue per shipment, revenue per tonne and weight per shipment. For example, highly manufactured goods such as "Chemicals and related products" (\$600.1), and "Road motor vehicles" (\$580.6) earned very high revenues per tonne. Conversely, these commodities had relatively lower revenues per shipment. On the other hand, raw materials such as "Crude non-metallic minerals" (\$48.1) generated very low revenues per tonne but has significantly higher revenues per shipment.

Whether the commodity was transported by LT or LTL was a definite factor in the relationship between the revenue per tonne and revenue per shipment for manufactured and crude goods. The two highly manufactured commodities mentioned above were ranked in the top six for LTL movements, while the raw material was in the top five of TL movements (see Figure 4.14).

CERTAINS RATIOS - TRANSPORTEURS DES CATÉGORIES I ET II

Les figures 4.22 et 4.23 présentent des données sur les recettes et les tonnes transportées, selon la distance. Les distances parcourues (selon les recettes) par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui peuvent être réparties en trois catégories, soit les courtes distances (25-300 km), les moyennes distances (300-750 km) et les longues distances (plus de 750 km). Les expéditions acheminées sur des distances dépassant 1,500 km ont généré le plus de recettes (\$1 milliard ou 18.9 % des recettes totales), suivies des expéditions sur une distance de 500-740 km (\$0.7 milliard ou 14.2 %). Les expéditions effectuées sur des distances dépassant 1,500 km ont généré les recettes les plus élevées (\$1 milliard ou 18.9 % des recettes totales), suivies des expéditions acheminées sur une distance de 500-740 km (\$0.7 milliard ou 14.2 %). Les expéditions effectuées sur une distance de 50-99 km ont représenté le tonnage le plus élevé (39.7 millions de tonnes ou 22.4 % du tonnage total), suivies des expéditions sur 100-199 km (36.3 millions tonnes ou 20.5 % du tonnage).

La plus grande partie des recettes (37.8 %) provenaient du transport de marchandises sur de courtes distances, ces expéditions représentant 71.3 % du tonnage total. Par ailleurs, les expéditions sur de longues distances ont représenté 34.7 % des recettes, soit presque autant que les expéditions sur de courtes distances, mais 9.7 % seulement du tonnage total.

La figure 4.24 établit une corrélation entre le genre de marchandises transportées, les recettes par expédition, les recettes par tonne et le poids par expédition. Ainsi, les produits de haute fabrication tels que les "produits chimiques et connexes" (\$600.1) et les "véhicules automobiles routiers" (\$580.6) ont rapporté des recettes très élevées par tonne. Toutefois, ces produits ont rapporté relativement peu par expédition. Par contre, les matières premières telles que les "minéraux non métalliques bruts" (\$48.1) ont généré très peu de recettes par tonne, mais des recettes considérablement plus élevées par expédition.

La façon dont les marchandises étaient transportées, c'est-à-dire en charge complète ou en charge partielle, est incontestablement un facteur qui a influé sur le rapport entre les recettes par tonne et les recettes par expédition pour les produits manufacturés et les produits bruts. Les deux produits de haute fabrication déjà mentionnés se sont retrouvés parmi les six premiers produits au titre des mouvements en charge partielle, alors que les matières premières étaient parmi les cinq premiers produits au titre des mouvements en charge complète (voir figure 4.14).

Figure 4.22
For-hire Trucking, 1988: Percentage Distribution of Revenue and Tonnes by Distance Groups, Class I and II Carriers
Camionnage pour compte d'autrui, 1988: Répartition en pourcentage des recettes et des tonnes selon la distance, pour les transporteurs des catégories I et II

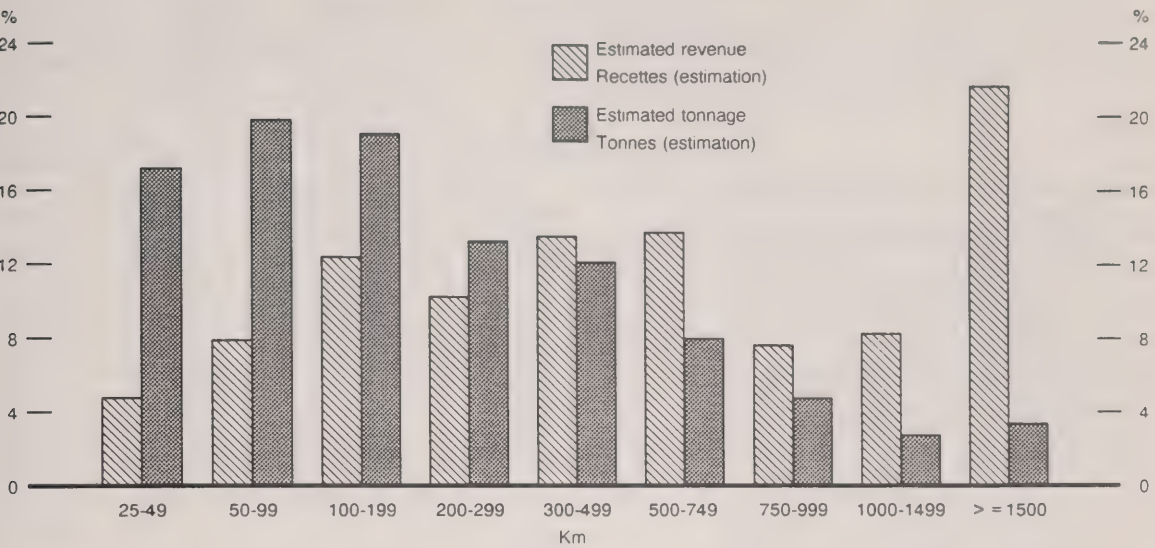


Figure 4.23
For-hire Trucking, 1988: Distribution of Revenue and Tonnes by Distance Groups, Class I and II Carriers
Camionnage pour compte d'autrui, 1988: Répartition des recettes et des tonnes selon la distance, pour les transporteurs des catégories I et II

Distance group	Estimated revenue	Estimated tonnage
Distance	Recettes (estimation)	Tonnes (estimation)
	\$'000	'000
25 - 49 km	244,883	28 644
50 - 99 km	475,430	39 705
100 - 199 km	676,667	36 356
200 - 299 km	560,936	21 624
300 - 499 km	691,365	19 800
500 - 749 km	738,237	13 771
750 - 999 km	348,593	5 898
1 000 - 1 499 km	468,868	5 692
> = 1 500 km	979,511	5 614
Total	5,184,188	177 103

Note: Components may not add up to totals due to rounding
Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux

Figure 4.24

For-hire Trucking, 1988: Selected Ratios for the 10 Major Commodity Divisions Based on Revenue, Class I and II Carriers

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: Certains ratios pour les 10 principales divisions de produits transportés par les camionneurs des catégories I et II fondés sur les recettes

Commodity division		Estimated revenues	Estimated rev/ship	Estimated rev/tonne	Estimated wt/ship
Division de produits		Recettes (estimation)	Recettes par livraison (estimation)	Recettes par tonne (estimation)	Poids par livraison (estimation)
		\$'000	\$	\$	Kg
58	Road motor vehicles – Véhicules automobiles routiers	323,290	109.8	580.6	1 521
99	General or unclassified freight – Fret général ou non classé	318,545	154.5	959.5	4 332
14	Other foods, food materials and food preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép.	316,727	206.9	281.8	4 554
47	Non-metallic mineral basic products – Produits minéraux non métalliques de base	310,049	303.6	374.1	15 449
43	Petroleum and coal products – Produits du pétrole et de la houille	266,175	323.7	144.8	23 899
44	Iron, steel and alloys – Fer, acier et alliages	237,087	281.8	316.9	12 394
86	Other household and personal equipment – Autres articles ménagers et personnels	205,146	640.2	773.4	1 858
27	Crude non-metallic minerals – Minéraux bruts non-métalliques	180,635	191.9	48.1	30 584
42	Chemicals and related products – Produits chimiques et connexes	178,204	165.1	600.1	3 177
33	Wood fabricated materials – Demi-produits en bois	172,902	377.5	485.5	14 209

CHAPTER 5

FOR HIRE TRUCKING: CANADA-US TRAFFIC

INTRODUCTION

In 1987, **The National Transportation Act** brought sweeping changes to the Canadian transportation industry, the most significant of which was deregulation. Two years later, the Canada-U.S. free trade agreement was signed providing the impetus for greater freedom of movement between Canadian and U.S. markets. These two significant changes will affect the transportation industry and serve to stimulate competition between the two countries, particularly in the international truck markets. Furthermore, these changes created a demand for data on international movements of trucking transportation. With financial assistance from the Ministry of Transport and the National Transportation Agency, the Transportation Division of Statistics Canada has modified its For-Hire Trucking Survey to measure international activities of Canadian-domiciled carriers.

Objective

This study will describe and analyze the international trucking activity of Canadian-domiciled class I and II for-hire carriers, and is composed of the following levels of examination:

- A detailed review of the origin and destination of principal commodities transported internationally by Canadian carriers.
- The comparative market penetration of Canadian and U.S. carriers, and the reliance of Canadian carriers on U.S. carriers for interlined traffic.

ORIGIN AND DESTINATION OF PRINCIPAL COMMODITIES TRANSPORTED INTERNATIONALLY

In Figure 5.1, statistics are presented on southbound origin-destination trucking movements from Canadian provinces to U.S. regions. Figure 5.2 presents an overview on the movement of southbound commodities, while Figure 5.3 gives provincial specifics. Figures 5.4 through 5.6 present similar information for northbound movements.

As can be seen in Figure 5.1, 81% of the \$77.6 million in revenues earned in the southbound movement of commodities from Newfoundland, Prince Edward Island, Nova Scotia, and New Brunswick was generated by traffic destined for the northeast region of the U.S.. The tonnage of commodities originating in these provinces moved by Canadian-domiciled carriers represented 91.2% of the total 1.3 million tonnes moved and 76.2% of the 1.3 billion tonne-kilometres performed.

The northeast U.S. was also the area of destination for 72.2% of the 3.6 million tonnes of commodities shipped southbound from Quebec in 1988. This freight traffic represented 60%, or \$120.1 million, of the total \$207.1 million in revenues earned from southbound movements. Tonne-kilometres accumulated while travelling to the northeast region reached 1.7 billion, or 51.5% of the 3.3 billion total.

CHAPITRE 5

CAMIONNAGE POUR COMPTE D'AUTRUI: TRAFIC ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS

INTRODUCTION

En 1987, la **Loi nationale sur les transports** a modifié considérablement le secteur canadien du transport, plus particulièrement en amenant une déréglementation. Deux ans plus tard, on signait l'accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis, libérant ainsi davantage les marchés canadiens et américains. Ces deux changements importants devraient influencer sur le secteur du transport et encourager la concurrence entre les deux pays, plus particulièrement sur le marché du transport international par camion. Ils ont créé, par ailleurs, un besoin de données sur les mouvements internationaux des entreprises de camionnage. Avec l'aide financière du ministère des Transports et l'Office national des transports du Canada, la Division des transports de Statistique Canada a modifié son enquête sur le camionnage pour compte d'autrui pour tenir compte des mouvements internationaux des transporteurs domiciliés au Canada.

Objectif

La présente étude est une description et une analyse des mouvements internationaux des entreprises canadiennes de camionnage pour compte d'autrui de catégories I et II. Elle examine plus particulièrement:

- l'origine et la destination des mouvements internationaux des principaux produits des transporteurs canadiens; et
- la pénétration relative du marché par les transporteurs canadiens et américains, et la dépendance des transporteurs canadiens envers les transporteurs américains en matière de transferts.

ORIGINE ET DESTINATION DES PRINCIPALES MARCHANDISES TRANSPORTÉES – MOUVEMENTS INTERNATIONAUX

La figure 5.1 présente des statistiques sur l'origine et la destination des marchandises (mouvements nord-sud), des provinces canadiennes vers les États-Unis. La figure 5.2 fournit des statistiques générales, et la figure 5.3, des données provinciales précises. Les figures 5.4 à 5.6 présentent des données semblables sur les mouvements sud-nord.

Comme l'indique la figure 5.1, 81% des recettes de \$77.6 millions générées par les mouvements nord-sud des marchandises en provenance de Terre-Neuve, de l'Île-du-Prince-Édouard, de Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick proviennent du trafic à destination du nord-est des États-Unis. Le nombre de tonnes transportées à partir de ces provinces par des transporteurs domiciliés au Canada représente 91.2% des 1.3 million de tonnes transportées et 76.2% des 1.3 milliard de tonnes-kilomètres transportées.

Le nord-est des États-Unis a également été le point de destination de 72.2% des 3.6 millions de tonnes de marchandises expédiées du Québec vers le sud en 1988. Ce trafic de marchandises a représenté 60.0%, ou \$120.1 millions, des \$207.1 millions de recettes générées par les mouvements nord-sud. Le nombre de tonnes-kilomètres à destination de la région du nord-est a atteint 1.7 milliard ou 51.5% des 3.3 milliards de tonnes-kilomètres.

Figure 5.1

For-hire Trucking, 1988: Estimated Transport revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Southbound Movements of Goods from Province of Origin to U.S. Region of Destination, Canada - U.S. Movements

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: estimation des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements nord-sud de marchandises, de la province d'origine au point de destination américain, mouvements Canada - États-Unis

Origin	United States Regions	Estimated Revenue	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments	Average Distance
Origine	Destination	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif de livraisons	Distance moyenne
	Régions des États-Unis					
Km.						
Newfoundland - Terre-Neuve	Northeast - Nord-est	9,918,319	81 388	160 352 658	4,280	1 951
	North - Nord	594,627	4 895	15 822 288	280	3 303
	South - Sud	104,663	390	1 982 674	32	4 645
	West - Ouest	14,855	83	393 739	25	5 422
Origin - Total - Origine		10,632,464	86 756	178 551 359	4,617	...
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	Northeast - Nord-est	2,326,281	28 286	39 850 462	1,564	1 372
	North - Nord	596,689	6 693	17 566 891	337	2 562
	South - Sud	335,156	3 143	7 658 241	162	2 453
	West - Ouest	35,288	398	2 085 606	20	5 206
Origin - Total - Origine		3,293,414	38 520	67 161 200	2,083	...
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	Northeast - Nord-est	7,754,672	79 127	103 402 142	7,458	1 098
	North - Nord	1,579,031	9 408	22 568 557	711	2 435
	South - Sud	4,894,674	23 458	57 287 600	1,763	2 456
	West - Ouest	1,241,982	4 065	24 691 642	277	6 000
Origin - Total - Origine		15,470,359	116 058	207 949 941	10,209	...
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	Northeast - Nord-est	43,073,494	1 025 265	651 443 566	47,174	658
	North - Nord	2,295,932	31 705	66 468 262	1,470	2 133
	South - Sud	2,822,617	31 987	76 646 252	1,658	2 443
	West - Ouest	275,115	912	4 786 850	82	4 830
Origin - Total - Origine		48,467,158	1 089 869	799 344 930	50,384	...
Quebec - Québec	Northeast - Nord-est	120,170,426	2 633 502	1 719 829 918	182,636	649
	North - Nord	50,234,939	635 172	855 483 329	65,781	1 258
	South - Sud	30,412,129	326 268	561 204 563	22,460	1 674
	West - Ouest	6,279,895	43 517	192 629 188	4,031	4 497
Origin - Total - Origine		207,097,389	3 638 459	3 329 146 998	274,908	...
Ontario	Northeast - Nord-est	170,574,783	3 590 109	1 564 613 758	522,467	446
	North - Nord	272,606,419	5 982 556	3 437 114 426	784,628	547
	South - Sud	68,012,699	733 688	856 908 768	62,899	1 218
	West - Ouest	17,344,626	100 917	392 771 723	13,105	3 974
Origin - Total - Origine		528,538,527	10 407 270	6 251 408 675	1,383,099	...

Figure 5.1

For-hire Trucking, 1988: Estimated Transport revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Southbound Movements of Goods from Province of Origin to U.S. Region of Destination, Canada - U.S. Movements - Concluded

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: estimation des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements nord-sud de marchandises, de la province d'origine au point de destination américain, mouvements Canada - États-Unis - fin

Origin	United States Regions	Estimated Revenue	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments	Average Distance
Origine	Destination	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif de livraisons	Distance moyenne
	Régions des États-Unis					
						Km.
Manitoba	Northeast - Nord-est	2,856,840	21 584	54 892 304	2,055	2 499
	North - Nord	20,436,852	430 260	354 211 209	31,360	846
	South - Sud	3,250,979	28 902	65 883 475	2,098	2 274
	West - Ouest	5,579,285	60 817	141 052 135	3,475	2 451
Origin - Total - Origine		32,123,956	541 563	616 039 123	38,988	...
Saskatchewan	Northeast - Nord-est	662,287	4 252	13 046 923	247	3 104
	North - Nord	12,178,202	266 569	244 237 472	13,411	1 204
	South - Sud	956,613	8 252	25 763 279	647	3 123
	West - Ouest	5,415,513	87 360	133 745 972	3,919	1 572
Origin - Total - Origine		19,212,615	366 433	416 793 646	18,224	...
Alberta	Northeast - Nord-est	1,946,666	14 209	54 304 410	1,207	3 880
	North - Nord	12,029,434	121 914	317 131 260	7,649	2 580
	South - Sud	7,047,027	53 161	191 440 317	4,058	3 527
	West - Ouest	26,089,628	468 823	521 556 934	23,290	1 236
Origin - Total - Origine		47,112,755	658 107	1 084 432 921	36,204	...
British Columbia Colombie-Britannique	Northeast - Nord-est	4,092,616	48 127	225 561 655	3,891	4 616
	North - Nord	4,225,365	46 462	154 550 748	3,635	3 283
	South - Sud	4,226,203	35 386	139 590 192	2,260	4 106
	West - Ouest	61,786,416	2 005 179	1 117 151 569	114,564	592
Origin - Total - Origine		74,330,600	2 135 154	1 636 854 164	124,350	...
Yukon	West - Ouest	21,273,226	517 456	616 292 985	11,685	1 191
Origin - Total - Origine		21,273,226	517 456	616 292 985	11,685	...
Total Canada - U.S. - Canada - États-Unis		1,007,552,463	19 595 645	15 203 975 942	1,954,751	...

In Ontario, 56.7% of the total 10.4 million tonnes shipped to the U.S. was destined for the northern states region. This area represented 51.6% of the \$528.5 million in revenues generated from southbound movements from Ontario. Tonne-kilometres performed in shipping commodities to the northern U.S. reached 3.4 billion or 55% of the total 6.2 billion, more than twice the region with the next highest accumulated tonne-kilometres, the northeast.

The northern area of the U.S. was the most prominent region of destination for traffic originating from Manitoba and Saskatchewan, with 63.5% of the \$51.3 million in revenues coming from this area. Furthermore, 76.7% of the 907 996 southbound tonnes arrived in the northern U.S. More than half of the total tonne-kilometres was performed by traffic to this region.

The western U.S. was the main area of destination for commodities moved by Canadian-domiciled carriers originating in Alberta, British Columbia and Yukon. Of the \$142.6 million revenues earned from the movement of this traffic from these regions, 76.5% came from the west. Concurrently, the tonnage moved into this region from these provinces was approximately twelve times the tonnage these provinces moved into the other three U.S. regions combined. The tonne-kilometres performed by Alberta, British Columbia and Yukon to the western U.S. accounted for two third of the 3.3 billion tonne-kilometre total.

On a national level, Figure 5.2 details the southbound movements of commodities in 1988. In this year, 'Road Motor Vehicles' was the top revenue-earner in international southbound movements. This commodity contributed \$225.3 million to total revenues of \$1.0 billion. The top ten revenue-earners contributed 63.7% to total revenues, 65.0% of the total tonnage, and 63.2% of the total tonne-kilometres. Other major commodities, in descending order, included 'Paper and Paperboard', 'Wood Fabricated Materials', 'Iron, Steel and Alloys', 'Non-Metallic Mineral Basic', 'Metal Fabricated Basic Products', 'Non Ferrous Metals', 'Remaining End Products Classified by Material', 'Chemicals and Related Products', 'Machinery not Elsewhere Specified', and 'Containers and Closures'.

As can be seen from a provincial perspective in Figure 5.3, 'Fish' was still the most significant southbound commodity from Newfoundland, accounting for 81% of the \$10.6 million in revenues earned and 83% of the 86 762 tonnes moved by Canadian-domiciled carriers originating in that province. In Prince Edward Island, 'Vegetables and Vegetables Preparations' contributed \$1.6 million to revenues and represented 51.7% of the 38.5 thousand southbound tonnes moved in international operations. 'Fish', and 'Rubber tires and Tubes', were significant in Nova Scotia southbound commodity operations. 'Fish' earned \$4.2 million, a 27.4% contribution to revenues, while 'Rubber tires and Tubes' earned \$2.8 million. In 1988, New Brunswick had increased its 'Paper and Paperboard' movements to reached \$13.3 million in revenues, or 27.4% of the \$48.5 million earned in southbound movements. The top five revenue-earners contributed 69.6% to the \$48.5 million in revenues and 63.5% of the total 1.1 million tonnes moved.

The transportation of 'Paper and Paperboard' earned \$35.2 million in southbound traffic from Quebec in 1988, more than any other commodity. As the northeast part of the U.S. was the destination point for 72.2% of the tonnes of southbound commodities shipped from Quebec, it can be surmised that the greater portion of these goods were 'Paper and Paperboard', 'Metal Fabricated Basic Product', 'Wood Fabricated Materials', and 'Non-Metallic Mineral Basic'.

In 1988, 'Road Motor Vehicles' was the top revenue-earner in Ontario, representing \$208.6 million of the \$528.5 million in revenues earned by the for-hire trucking firms involved in international operations originating in that province. For-hire

En Ontario, 56,7% des 10,4 millions de tonnes expédiées aux États-Unis étaient destinées à la région du nord. Cette région a représenté 51,6% des recettes de \$528,5 millions générées par les mouvements nord-sud en provenance de l'Ontario. Le nombre de tonnes-kilomètres transportées vers le nord des États-Unis a atteint 3,4 milliards ou 55% des 6,2 milliards de tonnes-kilomètres, plus du double de la région occupant la deuxième place en termes de tonnes-kilomètres, soit le nord-est.

Le nord des États-Unis était le principal point de destination du trafic en provenance du Manitoba et de la Saskatchewan, 63,5% des recettes de \$51,3 millions provenant de cette région. En outre, 76,7% des 907 996 tonnes transportées vers le sud ont été expédiées au nord des États-Unis. Plus de la moitié du nombre total de tonnes-kilomètres a été transportée vers cette région.

L'ouest des États-Unis était le principal point de destination des marchandises transportées par des entreprises domiciliées au Canada à partir de l'Alberta, de la Colombie-Britannique et du Yukon. Ainsi, 76,5% des recettes de \$142,6 millions générées par les mouvements de ces régions provenaient de l'ouest. Par ailleurs, le nombre de tonnes transportées vers cette région, à partir de ces provinces, était environ douze fois supérieur au nombre de tonnes transportées vers les trois autres régions américaines réunies. Les entreprises de l'Alberta, de la Colombie-Britannique et du Yukon ont transporté les deux tiers des 3,3 milliards de tonnes-kilomètres vers l'ouest des États-Unis.

La figure 5.2 présente les mouvements nord-sud de marchandises effectués en 1988 à l'échelle nationale. Ce sont les "véhicules automobiles routiers" qui ont généré le plus de recettes en 1987 en termes de mouvements internationaux nord-sud. Cette marchandise a rapporté \$225,3 millions sur le total des recettes se chiffrant à \$1,007 milliard. Les dix marchandises les plus payantes ont compté pour 63,7% des recettes totales, 65% du nombre total de tonnes transportées et 63,2 % du nombre total de tonnes-kilomètres. Les autres principales marchandises, en ordre décroissant, sont les suivantes: "papier et carton", "demi-produits en bois", "fer, acier et alliages", "produits minéraux non métalliques de base", "demi-produits de base en métal", "métaux non ferreux", "autres produits finaux classés selon le produit", "produits chimiques et dérivés", et "contenants et fermetures".

Comme l'indique la figure 5.3, à l'échelle provinciale, le "poisson" a encore été la principale marchandise acheminée vers le sud en provenance de Terre-Neuve, représentant 81% des \$10,6 millions de recettes générées et 83% des 86,762 tonnes transportées par les entreprises domiciliées au Canada à partir de cette province. À l'Île-du-Prince-Édouard, les "légumes et préparations à base de légumes" ont représenté des recettes de \$1,6 million et 51,7% des 38 500 tonnes transportées vers le sud (mouvements internationaux). Le "poisson" et les "pneus et chambres à air en caoutchouc" ont été des marchandises importantes des mouvements nord-sud de la Nouvelle-Écosse. Le "poisson" a rapporté \$4,2 millions, soit 27,4% des recettes, tandis que les livraisons de "pneus et de chambres à air en caoutchouc" ont rapporté \$2,8 millions. En 1988, le Nouveau-Brunswick a augmenté ses mouvements de "papier et carton" qui ont généré des recettes de \$13,3 millions ou 27,4% des \$48,5 millions tirés des mouvements à destination du sud. Les cinq marchandises les plus payantes ont représenté 69,6% des recettes de \$48,5 millions et 63,5% du 1,1 million de tonnes transportées.

En 1988, les mouvements nord-sud de "papier et carton" en provenance du Québec ont rapporté \$35,2 millions, plus que tous les autres mouvements de marchandises. Comme le nord-est des États-Unis était le point de destination de 72,2% des mouvements nord-sud en provenance du Québec, on peut supposer que la plus grande partie de ces marchandises était du "papier et du carton", des "demi-produits de base en métal", des "demi-produits en bois" et des "produits minéraux métalliques de base".

En 1988, les "véhicules automobiles routiers" généraient le plus de recettes en Ontario, représentant \$208,6 millions des recettes de \$528,5 millions générées par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui effectuant des trajets internationaux à partir de cette

trucking firms from this province carried more of this commodity than any other commodity, and its tonnage represented 34.8% of that province's total 6.3 billion tonne-kilometres. As the majority of traffic originating from Ontario was destined to the northern U.S., it can be assumed that 'Road Motor Vehicles', 'Iron, Steel, and Alloys', 'Non-Metallic Mineral Basic', 'Paper and Paperboard' and 'Wood Fabricated Materials' made up the bulk of these shipments.

In 1988, excluding the non classified freight, commodities categorized in Section II, Food, Feed, Beverages and Tobacco, and Section IV, Fabricated Materials, comprised the top five revenue-earners in Manitoba in 1988. 'Iron, Steel and Alloys' represented 10.2% of the \$32.1 million in revenues, and 8.7% of the 541 569 tonnes transported that year. 'Meat and Meat Preparations', 'Paper and Paperboard', and 'Crude Vegetables Products' formed the bulk of the commodities transported to the northern region of the U.S., the region of destination of traffic originating from Manitoba.

province. Les transporteurs pour compte d'autrui de l'Ontario ont transporté plus de tonnes de cette marchandise que pour toute autre marchandise, et représenté 34.8% des 6.3 milliards de tonnes-kilomètres parcourues à partir de cette province. Comme la majorité des livraisons en provenance de l'Ontario étaient acheminées vers le nord des États-Unis, on peut supposer qu'elles contenaient principalement les marchandises suivantes: "véhicules automobiles routiers", "fer, acier et alliages", "produits minéraux non métalliques de base", "papier et carton" et "demi-produits en bois".

En 1988, à l'exclusion du fret non classé, les marchandises entrant dans la Section II (denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs) et la Section IV (demi-produits) comprenaient les cinq marchandises les plus payantes au Manitoba. Le fer, l'acier et les alliages ont représenté 10.2 des recettes de \$32.1 millions et 8.7% des 541 569 tonnes transportées cette année-là. Les principales marchandises transportées vers le nord des États-Unis, le point de destination des mouvements en provenance du Manitoba, étaient les suivantes: "viandes et préparations à base de viandes", "papier et carton" et "matières brutes d'origine végétale".

Figure 5.2

For-hire Trucking, 1988: Estimated Transport Revenues, Tonnage, and Tonne-kilometres for the Southbound Movements of the Top Ten Commodities, Canada – U.S. Movements

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements nord-sud des dix marchandises les plus payantes, mouvements Canada – États-Unis

Commodity – Produits	Estimated Revenue Recettes estimatives	Estimated Tonnage Nombre estimatif de tonnes	Estimated Tonne-kilometres Nombre estimatifs de tonnes-kilomètres	Estimated Shipments Nombre estimatif de livraisons
58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	225,396,703	4 096 299	2 383 771 092	918,447
35 Paper and Paperboard – Papier et carton	80,255,590	1 399 592	1 349 057 700	76,648
33 Wood Fabricated Materials – Demi-produits en bois	70,965,408	1 747 341	1 613 374 843	81,340
44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	58,098,374	1 561 525	1 052 045 014	81,608
47 Non-Metallic Mineral Basis Products – Produits minéraux non métalliques de base	52,295,736	1 340 600	792 612 722	65,352
46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits en métal de base	38,792,330	555 516	577 247 461	56,935
45 Non-Ferrous Metals – Métaux non ferreux	35,461,771	751 151	791 370 373	33,214
96 Remaining End-Products Classified by Material – Autres produits finals classés selon la matière	29,466,611	402 212	452 549 567	33,949
42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et dérivés	26,628,367	429 657	365 266 851	37,508
95 Containers and closures – Récipients, contenants, conteneurs et fermetures	24,741,600	458 408	227 399 587	53,043
Other Commodities – Autres produits	365,449,975	6 853 343	5 599 280 726	516,705
Total Canada – United States – Canada – États-Unis	1,007,552,465	19 595 644	15 203 975 936	1,954,749

The top five commodity revenue-earners in Saskatchewan in 1988 represented \$13.4 million, or 69.9% of the total \$19.2 million earned from international for-hire truck traffic. Further, these commodities represented 79.8% of the total tonnes moved in Saskatchewan, as well as 70.4% of the total 416.8 million tonne-kilometres. These top commodities, specifically, 'Crude, Non-Metallic Minerals', 'Petroleum and Coal Products', 'Meat and Meat Preparations', 'Live Animals', and 'Iron, Steel and Alloys' formed the bulk of shipments transported to the northern U.S., Saskatchewan commodities' main area of destination.

The top five commodity revenue-earners originating in Alberta generated \$25.2 million, or 53.4% of \$47.1 million in revenues. Of the total 658 113 tonnes moved, 439 246 tonnes, or 66.7%, were comprised of these commodities. Furthermore, 639 million tonne-kilometre or 59% of the 1.08 billion total were directly attributable to these commodities. It can be deduced from the data presented that the bulk of southbound commodities originating in Alberta was destined for the western U.S.

In British Columbia, 'Wood Fabricated Materials' generated 25.5% of the total international revenues of for-hire trucking firms originating in British Columbia. This group of commodities generated 23% of the 2.1 million southbound tonnes and travelled 32.4% of the total 1.6 billion tonne-kilometres. As the majority of southbound commodities originating in British Columbia is shipped to the western region of the U.S., it can be concluded that the bulk of these movements will be composed of 'Wood Fabricated Materials', as well as 'Containers and Closures', 'Paper and Paperboard', 'Crude Wood Materials', and 'Iron, Steel and Alloys'.

As shown in Figure 5.4, northbound movements to Ontario and Quebec from the northeastern U.S. represented 85.6%, or \$176.8 million dollars, in revenues. These provinces received 88% of the total 3.4 million tonnes of commodities moved to Canada from the U.S. by Canadian-domiciled Carriers. Furthermore, 1.6 billion tonne-kilometres, or 76% of the total 2.1 billion tonne-kilometres, were performed in the movement of these goods to Ontario and Quebec.

Northbound commodities originating in the northern region of the U.S. were shipped predominantly to Ontario in 1988. In 1988, \$244.2 million, or 75% of the \$325.5 million total, were earned in the shipment of 3.9 million tonnes, or 81.3% of the total 4.8 million tonnes, to this province.

Quebec, Ontario and Alberta were the main destination provinces for traffic by Canadian-domiciled carriers shipping from the southern region of the U.S. Of the total \$98.7 million in revenues generated, shipments to these three provinces represented 88.5%, or \$111.5 million. With respect to tonnage, northbound shipments from this region by Canadian-domiciled carriers represented 91.4% or 972 619 tonnes to Quebec, Ontario and Alberta. Accordingly, the tonne-kilometres performed by Canadian-domiciled for-hire firms from the southern U.S. were highest to these three provinces; 1.5 billion, or 85.9% of the total 1.8 billion.

Commodities shipped northward from the western region of the U.S. had more diversified areas of destination: Ontario, Quebec, Alberta and British Columbia. Traffic bound for these four provinces represented 91.1% of the \$111.5 million total revenue earned and 93.1% of the total 1.6 million tonnes moved. In the course of their northbound movements in 1988, these carriers performed 1.9 billion tonne-kilometres, or 94.1% of the total 2.0 billion tonnes moved from their western origin.

En 1988, en Saskatchewan, les cinq marchandises les plus payantes ont compté pour \$13.4 millions ou 69.9% des recettes totales de \$19.2 millions du transport international pour compte d'autrui. De plus, ces marchandises ont représenté 79.8% du nombre total de tonnes transportées en Saskatchewan et 70.4% du nombre total de tonnes-kilomètres (416.8 millions). Ces marchandises payantes (plus particulièrement, "produits minéraux non métalliques, bruts", "produits du pétrole et de la houille", "viandes et préparations à base de viandes", "animaux vivants" et "fer, acier et alliages") ont constitué le gros des livraisons vers le nord des États-Unis, le principal point de destination des marchandises en provenance de la Saskatchewan.

Les cinq marchandises les plus payantes provenant du Manitoba ont compté pour \$25.2 millions ou 53.4% des recettes de \$47.1 millions. Ces marchandises ont représenté 439 246 tonnes ou 66.7% du nombre total de tonnes transportées (648 113), et 639 millions de tonnes-kilomètres ou 59.0% du nombre total de tonnes-kilomètres (1.084 milliard). Ces données permettent de conclure que le gros des mouvements nord-sud en provenance de l'Alberta avaient comme point de destination l'ouest des États-Unis.

En Colombie-Britannique, les "demi-produits en bois" ont généré 25.5% des recettes internationales totales des entreprises de camionnage pour compte d'autrui ayant comme point d'origine la Colombie-Britannique. Ce groupe de marchandises a représenté 23.0% des 2.1 millions de tonnes en direction nord-sud et 32.4% du nombre total de tonnes-kilomètres (1.6 milliard). Comme la plus grande partie des mouvements nord-sud en provenance de la Colombie-Britannique ont comme point de destination l'ouest des États-Unis, on peut en conclure que le gros de ces mouvements se compose des marchandises suivantes: "demi-produits en bois", "contenants et fermetures", papier et carton", "matières de bois brutes" et "fer, acier et alliages".

Comme l'indique la figure 5.4, les mouvements sud-nord à destination de l'Ontario et du Québec et en provenance du nord-est des États-Unis représentaient 85.6% des recettes ou \$176.8 millions. Ces provinces ont reçu 88% du nombre total de tonnes de marchandises (3.4 millions) destinées au Canada et acheminées par des transporteurs domiciliés au Canada, et ont représenté 1.6 milliard de tonnes-kilomètres ou 76% du nombre total de tonnes-kilomètres (2.1 milliards).

En 1988, les marchandises en direction sud-nord et en provenance du nord des États-Unis étaient acheminées surtout vers l'Ontario. Ces mouvements ont généré \$244.2 millions ou 75% des recettes totales de \$325.5 millions et représenté 3.9 millions de tonnes ou 81.3% du tonnage total de 4.8 millions de tonnes acheminées vers cette province.

Le Québec, l'Ontario et l'Alberta étaient les principaux points de destination des mouvements des transporteurs canadiens à partir du sud des États-Unis. Les livraisons vers ces provinces ont généré \$111.5 millions ou 88.5% des recettes totales de \$98.7 millions. Les livraisons sud-nord des transporteurs canadiens ont représenté 91.4% ou 972 619 tonnes acheminées vers le Québec, l'Ontario et l'Alberta. De même, le nombre de tonnes-kilomètres acheminées par les transporteurs canadiens pour compte d'autrui à partir du sud des États-Unis vers ces trois provinces était le plus élevé: 1.5 milliard de tonnes ou 85.9% du 1.8 milliard de tonnes.

Les points de destination des marchandises acheminées vers le nord en provenance de l'ouest des États-Unis variaient davantage: Ontario, Québec, Alberta et Colombie-Britannique. Les mouvements ayant ces quatre provinces comme points d'origine ont représenté 91.1% des recettes totales de \$111.5 millions et 93.1% du nombre total de tonnes transportées (1.6 million). En 1988, ces mouvements sud-nord ont représenté 1.9 milliard de tonnes-kilomètres ou 94.1% du nombre total de tonnes transportées (2.0 milliards) ayant comme point d'origine l'ouest des États-Unis.

Figure 5.3

For-hire Trucking, 1988: Estimated Transport revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Southbound Movements of the Top Five Commodities from Province of Origin, Canada – U.S. Movements

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: estimation des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements nord-sud des cinq marchandises les plus payantes, selon la province d'origine, mouvements Canada – États-Unis

Origin Origine	Commodity – Produits	Estimated Revenue Recettes estimatives	Estimated Tonnage Nombre estimatif de tonnes	Estimated Tonne- kilometres Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	Estimated Shipments Nombre estimatif de livraisons
Newfoundland – Terre-Neuve	03 Fish – Poisson	8,607,486	72 060	148 473 378	3,712
	04 Other Marine Products – Autres produits marins	781,882	4 406	9 057 931	200
	14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires	764,562	6 443	11 924 552	277
	39 Oils, Fats, Waxes Extracts – Huiles, corps gras, cires, extraits	195,397	869	1 813 459	38
	99 General and Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classe	177,272	1 919	4 282 888	123
	Other Commodities – Autres produits	105,867	1 065	2 999 150	268
Origin – Total – Origine		10,632,466	86 762	178 551 358	4,618
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	09 Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes	1,575,388	19 910	35 441 102	905
	14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et préparations alimentaires	1,405,239	14 857	24 117 513	777
	01 Meat and meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes	148,648	1 078	2 340 079	60
	03 Fish – Poisson	105,752	1 335	1 359 741	120
	06 Cereal Grains (incl. Seed, Flour, Meal and Cereal Prep.) – Graines de céréales (incl. semence, farine, semoule)	17,080	960	3 455 362	31
	Other Commodities – Autres produits	41,304	384	447 403	188
Origin – Total – Origine		3,293,411	38 524	67 161 200	2,081
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	03 Fish – Poisson	4,236,747	39 355	67 285 801	3,610
	62 Rubber Tires and Tubes – Pneus et cahambres à air en caoutchouc	2,754,691	14 347	27 804 481	1,388
	35 Paper and Paperboard – Papier et carton	1,991,511	22 767	31 076 960	1,130
	32 Rubber and Plastic Fabricated Materials – Demi-produits en plastique et en caoutchouc	1,162,494	3 773	9 618 140	215
	52 Special Industry Machinery – Machines industrielles spéciales	1,044,796	3 478	14 708 903	300
	Other Commodities – Autres produits	4,280,121	32 343	57 455 658	3,568
Origin – Total – Origine		15,470,360	116 063	207 949 943	10,211
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	35 Paper and Paperboard – Papier et carton	13,275,383	188 819	184 619 478	9,544
	33 Wood Fabricated Material – Demi-produits en bois	10,072,173	227 286	171 675 586	10,274
	17 Beverages – Boissons	3,996,994	69 861	89 678 027	3,398
	34 Pulp – Pâte	3,593,563	122 286	81 713 720	5,009
	96 Remaining End-Products Classified by Materials – Autres produits finals classés selon la matière	2,792,012	42 701	38 616 060	2,271
	Other Commodities – Autres produits	14,737,027	438 922	233 042 058	19,887
Origin – Total – Origine		48,467,152	1 089 875	799 344 929	50,383

Figure 5.3

For-hire Trucking, 1988: Estimated Transport revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Southbound Movements of the Top Five Commodities from Province of Origin, Canada – U.S. Movements – Continued

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: estimation des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements nord-sud des cinq marchandises les plus payantes, selon la province d'origine, mouvements Canada – États-Unis – suite

Origin		Estimated Revenue	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
Origine	Commodity – Produits	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif de livraisons
Quebec – Québec	35 Paper and Paperboard – Papier et carton	35,189,309	604 017	590 808 098	31,500
	46 Metal Fabricated Basic Product – Demi-produits en métal de base	19,007,050	298 710	332 474 750	18,969
	33 Wood Fabricated Material – Demi-produits en bois	18,527,184	450 793	391 806 725	19,114
	47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	16,899,565	372 498	243 459 806	20,252
	96 Remaining End-Products Classified by Materials – Autres produits finals classés selon la matière	16,334,919	248 587	276 644 769	15,857
	Other Commodities – Autres produits	101,139,365	1 663 854	1 493 952 847	169,213
Origin – Total – Origine		207,097,392	3 638 459	3 329 146 995	274,905
Ontario	58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	208,634,557	3,909 661	2 177 785 796	863,702
	44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	42,637,860	1,234 183	722 316 740	62,375
	47 Non-metallic Mineral Basic Products – Produits minéraux non métalliques de base	27,414,386	773 788	392 406 207	35,617
	35 Paper and Paperboard – Papier et carton	19,658,536	433 840	298 324 138	26,042
	33 Wood Fabricated Material – Demi-produits en bois	15,970,084	473 755	281 196 315	23,883
	Other Commodities – Autres produits	214,223,103	3,582 051	2 379 379 480	371,479
Origin – Total – Origine		528,538,526	10 407 278	6 251 408 676	1,383,098
Manitoba	99 General and Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	3,861,192	33 615	83 504 825	2,807
	44 Iron, steel and Alloys – Fer, acier et alliages	3,262,061	46 773	76 527 447	2,790
	01 Meat and meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes	2,996,410	27 984	53 016 708	1,656
	35 Paper and Paperboard – Papier et carton	2,705,378	36 376	48 458 446	1,972
	21 Crude Vegetable Products, Inedible – Produits bruts d'origine végétale, non-comestibles	2,670,269	38 058	61 150 028	2,011
	Other Commodities – Autres produits	16,628,639	358 763	293 381 666	27,752
Origin – Total – Origine		32,123,949	541 569	616 039 120	38,988
Saskatchewan	27 Crude Non-metallic Minerals – Minéraux bruts non-métalliques	5,145,362	107 730	145 454 524	4,334
	43 Petroleum and Coal Products – Produits du pétrole et de la houille	3,305,140	141 059	66 772 436	4,267
	01 Meat and meat Preparations – Viandes et préparations à base de viandes	2,081,484	15 247	35 577 698	872
	00 Live Animals – Animaux vivants	2,026,632	17 821	27 524 098	1,170
	44 Iron, steel and Alloys – Fer, acier et alliages	865,338	10 664	18 012 106	684
	Other Commodities – Autres produits	5,788,653	73 931	123 452 785	6,896
Origin – Total – Origine		19,212,609	366 452	416 793 647	18,223

Figure 5.3

For-hire Trucking, 1988: Estimated Transport revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Southbound Movements of the Top Five Commodities from Province of Origin, Canada - U.S. Movements - Concluded

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: estimation des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements nord-sud des cinq marchandises les plus payantes, selon la province d'origine, mouvements Canada - États-Unis - fin

Origin		Estimated Revenue	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
Origine	Commodity - Produits	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif de livraisons
Alberta	41 Chemicals and Related Products - Produits chimiques et connexes	7,523,352	181 281	208 730 733	6,360
	33 Wood Fabricated Material - Demi-produits en bois	5,606,763	75 368	198 857 955	3,611
	00 Live Animals - Animaux vivants	5,156,689	38 397	71 065 061	2,235
	01 Meat and meat Preparations - Viandes et préparations à base de viandes	3,777,307	30 761	68 465 071	2,147
	43 Petroleum and Coal Products - Produits du pétrole et de la houille	3,113,154	113 439	92 235 304	4,373
	Other Commodities - Autres produits	21,935,489	218 867	445 078 795	17,477
Origin - Total - Origine		47,112,754	658 113	1 084 432 919	36,203
British Columbia Colombie- Britannique	33 Wood Fabricated Material - Demi-produits en bois	18,964,305	491 387	529 650 081	22,872
	95 Containers and Closures - Récipients, contenants, conteneurs et fermetures	9,371,855	280 746	86 844 932	25,971
	35 Paper and Paperboard - Papier et carton	6,603,726	103 573	174 788 139	5,926
	23 Crude Wood Materials - Matériaux de bois brutes	5,265,894	535 536	137 809 720	19,372
	44 Iron, steel and Alloys - Fer, acier et alliages	4,221,393	137 804	105 381 212	6,954
	Other Commodities - Autres produits	29,903,425	586 109	602 380 080	43,253
Origin - Total - Origine		74,330,598	2 135 155	1 636 854 164	124,348
Yukon	45 Non-ferrous Metals - Métaux non ferreux	15,483,216	381 066	453 849 480	8,477
	25 Metal Ores, Metal in Ores, Concentrates and Scrap - Minerais de métaux, métaux de minerais, conc. et déchets	5,761,064	136 093	162 087 307	3,199
	43 Petroleum and Coal Products - Produits du pétrole et de la houille	28,946	297	356 197	9
Origin - Total - Origine		21,273,226	517 456	616 292 984	11,685
Total Canada - U.S. - Canada - États-Unis		1,007,552,443	19 595 706	15 203 975 935	1,954,743

Figure 5.4

For-hire Trucking, 1988: Estimated Transport revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Northbound Movements of Goods from Region of Origin to Province/Territory of Destination, U.S. – Canada Movements

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: estimation des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements sud-nord de marchandises, du point d'origine américain à la province/territoire de destination, mouvements Etats-Unis – Canada

United States Region Origin	Destination	Estimated Revenue	Estimated Tonnage	Estimated Tonne- kilometres	Estimated Shipments	Average Distance
Origine Région des Etats-Unis		Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	Nombre estimatif de livraisons	Distance moyenne
						Km
Northeast – Nord-est	Newfoundland – Terre-Neuve	3,536,418	31 02259	702 580	2,691	1 805
	Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	172,595	2 485	2 406 514	404	1 012
	Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	11,556,938	125 108	157 728 568	23,375	1 056
	New Brunswick – Nouveaux-Brunswick	7,173,159	202 672	104 721 555	17,007	522
	Quebec – Québec	53,333,911	955 882	610 623 697	122,766	620
	Ontario	123,529,634	2 033 066	947 591 981	371,981	537
	Manitoba	1,567,742	9 170	20 703 245	3,067	2 319
	Saskatchewan	509,608	2 111	6 392 783	628	3 174
	Alberta	3,051,477	16 588	63 234 433	4,748	3 876
	British Columbia – Colombie Britannique	1,996,099	14 676	69 027 049	3,637	4 680
	Yukon	110,290	1 298	7 468 702	106	5 756
	Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	870	1	2 758	2	4 238
Origin – Total – Origine		206,538,741	3 394 079	2 049 603 865	550,412	...
North – Nord	Newfoundland – Terre-Neuve	192,486	1 326	5 996 978	745	3 039
	Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	502,997	1 621	4 614 893	139	2 777
	Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	2,397,198	11 237	27 636 226	2,619	2 551
	New Brunswick – Nouveaux-Brunswick	1,213,208	10 557	20 683 386	1,033	2 051
	Quebec – Québec	37,557,222	407 698	516 808 787	47,535	1 254
	Ontario	244,237,489	3 961 316	2 406 668 764	598,065	591
	Manitoba	15,360,349	246 497	235 121 512	32,640	898
	Saskatchewan	6,026,835	46 380	85 982 748	11,891	1 675
	Alberta	14,570,035	102 358	267 125 517	16,349	2 594
	British Columbia – Colombie Britannique	3,481,577	19 265	62 035 641	6,440	3 173
	Yukon	168	1	358	2	4 148
	Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	116	1	191	1	2 899
Origin – Total – Origine		325,539,680	4 808 257	3 632 675 001	717,459	...
South – Sud	Newfoundland – Terre-Neuve	484,399	3 276	12 338 367	333	4 401
	Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	23,635	146	488 828	202	3 357
	Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	4,247,170	22 747	59 605 821	1,868	2 659
	New Brunswick – Nouveaux-Brunswick	1,473,063	17 478	37 792 891	1,110	2 237
	Quebec – Québec	24,416,225	271 310	466 470 852	20,538	1 709
	Ontario	62,452,959	641 018	878 322 395	61,750	1 300
	Manitoba	1,797,248	13 008	29 842 255	1,555	2 163
	Saskatchewan	1,870,400	12 440	28 124 021	1,180	2 640
	Alberta	11,788,223	60 291	207 307 637	7,348	3 370
	British Columbia – Colombie Britannique	2,911,514	20 575	80 806 284	1,797	4 027
	Yukon	48,737	1 493	6 746 600	58	4 520
	Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest					
Origin – Total – Origine		111,513,573	1 063 782	1 807 845 951	97,739	...
West – Ouest	Newfoundland – Terre-Neuve	17,407	13	77 819	38	6 317
	Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	8,847	462	45 736	12	5 382
	Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	290,079	1 580	9 561 014	202	5 858
	New Brunswick – Nouveaux-Brunswick	155,913	759	3 652 209	64	5 009
	Quebec – Québec	8,025,442	49 334	217 792 923	6,455	4 475
	Ontario	21,027,786	112 109	451 305 576	18,414	4 006
	Manitoba	6,148,390	54 400	123 634 994	4 309	2 457
	Saskatchewan	2,091,489	30 154	45 517 456	2,905	1 685
	Alberta	18,404,068	195 789	323 570 172	18,511	1 619
	British Columbia – Colombie Britannique	54,138,507	1 176 694	870 258 262	99,377	671
	Yukon	1,170,076	25 426	29 172 731	998	1 144
	Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	2,201	1	1 819	1	2 506
Origin – Total – Origine		111,480,205	1 646 305	2 074 790 711	151,286	...
Total U.S. – Canada – Etats-Unis – Canada		755,072,199	10 912 423	9 564 915 528	1,516,896	...

On a national level, as with southbound movements, the top northbound commodity revenue-earner was 'Road Motor Vehicles'. As Figure 5.5 indicates, this commodity represented 20.2% of the annual earnings of \$775 million. The top ten revenue-earners represented 56% of total revenues, 55.3% of total tonnage, and 55% of total tonne-kilometres. Other important northbound revenue-earning commodities included, in descending order, 'Chemicals and Related Products', 'Iron Steel and Alloys', 'Vegetables and Vegetable Products', 'Containers and Closures', and 'Machinery not Elsewhere Specified'.

Figure 5.6 shows a very diverse list of northbound commodities shipped by Canadian-domiciled carriers originating in the northeast region of the U.S. Though no one commodity is predominant in 1988, the top five revenue-earners were comprised of 'Road Motor Vehicles', 'Chemicals and Related Products', 'Fruit and Fruit Preparations', and 'Machinery not Elsewhere Specified'. These commodities contributed \$65.7 million in revenues, or 31.8% of the \$206.5 million total, and represented 32% of the 3.4 million tonnes moved into Canada. It can be said that the shipments originating in the northeast U.S. were composed of Class V End Products and Class IV Fabricated Materials.

A l'échelle nationale, les "véhicules automobiles routiers" étaient la marchandise la plus payante en direction sud-nord, tout comme c'était le cas pour les mouvements nord-sud. Comme l'indique la figure 5.5, cette marchandise a compté pour 20.2% des recettes annuelles de \$775 millions. Les dix marchandises les plus payantes ont représenté 56.0% des recettes totales, 55.3% du nombre total de tonnes et 55% du nombre total de tonnes-kilomètres. Voici, en ordre décroissant, d'autres marchandises payantes: "produits chimiques et dérivés", "fer, acier et alliages", légumes et préparations à base de légumes", "contenants et fermetures" et "machines non dénommées ailleurs".

Selon la figure 5.6, il existe une très grande variété de marchandises acheminées vers le nord par des transporteurs domiciliés au Canada ayant comme point d'origine le nord-est des États-Unis. En 1987, les cinq marchandises les plus payantes, sans qu'aucune ne prédomine, étaient les suivantes: "véhicules automobiles routiers", "produits chimiques et dérivés", "fruits et préparations à base de fruits" et "machines non dénommées ailleurs". Ces marchandises ont généré des recettes de \$65.7 millions ou 31.8% des recettes totales de \$206.5 millions, et représenté 32% des 3.4 millions de tonnes transportées vers le Canada. On peut dire que les livraisons provenant du nord-est des États-Unis se composaient de produits de catégorie V (produits finals) et de catégorie IV (demi-produits).

Figure 5.5

For-hire Trucking, 1988: Estimated Transport Revenues, Tonnage, and Tonne-kilometres for the Northbound Movements of the Top Ten Commodities, U.S. – Canada Movements

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: estimations des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements sud-nord des dix marchandises les plus payantes, mouvements États-Unis – Canada

Commodity – Produits	Estimated Revenue	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif de livraisons
58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	156,445,085	2 246 261	1 407 030 188	439,263
42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et dérivés	43,655,446	592 325	567 873 331	77,340
44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	31,986,976	655 844	531 585 860	55,919
09 Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparation à base de légumes	31,229,221	389 966	768 455 161	18,404
95 Containers and closures – Récipients, contenants, conteneurs et fermetures	30,140,075	555 073	273 046 263	72,035
50 Machinery Not Elsewhere Specified – Machineries non dénommées ailleurs	30,116,405	200 883	213 612 190	71,521
07 Fruits and Fruit Preparations – Fruits et préparations à base de fruits	29,414,356	420 041	561 582 526	23,957
47 Non-Metallic Mineral Basis Products – Produits minéraux non métalliques de base	24,873,844	509 626	466 037 654	34,864
46 Metal Fabricated Basic Products – Demi-produits en métal de base	22,759,210	220 4101	93 436 145	76,598
99 General and Unclassified Freight – Fret ordinaire ou non classé	21,735,131	241 728	283 089 064	35,913
Other Commodities – Autres produits	332,716,450	4 880 262	4 299 167 149	611,080
Total Canada – U.S. – Canada – États-Unis	755,072,199	10 912 419	9 564 915 531	1,516,894

Figure 5.6

For-hire Trucking, 1988: Estimated Transport revenues, Tonnage and Tonne-kilometres for the Northbound Movements of the Top Five Commodities from U.S. Region of Origin, U.S. – Canada Movements

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: estimation des recettes, du nombre de tonnes et du nombre de tonnes-kilomètres des mouvements sud-nord des cinq marchandises les plus payantes, selon le point d'origine américain, mouvements États-Unis – Canada

Origin		Estimated Revenue	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Estimated Shipments
Origine	Commodity – Produits	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Nombre estimatif de livraisons
Northeast – Nord-est	58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	21,930,156	362 404	175 883 063	125,026
	42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	16,802,847	271 088	163 613 204	36,894
	07 Fruits and Fruit Preparations – Fruits et préparations à base de fruits	9,427,647	175 994	138 428 058	10,190
	50 Machinery Not Elsewhere Specified – Machines non dénommées ailleurs	9,002,165	66 991	42 323 869	27,791
	35 Paper and Paperboard – Papier et carton	8,529,107	210 693	118 849 351	16,459
	Other Commodities – Autres produits	140,846,815	2 306 910	1 410 506 318	334,055
Origin – Total – Origine		206,538,737	3 394 080	2 049 603 863	550,415
North – Nord	58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	125,832,684	1 803 606	1 113 475 216	301,415
	44 Iron, Steel and Alloys – Fer, acier et alliages	17,644,072	411 034	282 750 078	30,250
	50 Machinery Not Elsewhere Specified – Machines non dénommées ailleurs	14,520,153	101 690	109 565 430	35,165
	42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	13,208,102	178 027	162 587 830	27,677
	95 Containers and Closures – Récipients, contenants, conteneurs et fermetures	11,503,294	148 358	91 244 591	28,259
	Other Commodities – Autres produits	142,831,372	2 165 544	1 873 051 860	294,697
Origin – Total – Origine		325,539,677	4 808 259	3 632 675 005	717,463
South – Sud	42 Chemicals and Related Products – Produits chimiques et connexes	11,393,911	118 731	210 632 934	8,490
	07 Fruits and Fruit Preparations – Fruits et préparations à base de fruits	7,510,554	99 576	138 927 294	5,515
	58 Road Motor Vehicles – Véhicules automobiles routiers	6,942,087	68 551	92 915 392	8,031
	09 Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes	5,267,137	48 376	111 209 457	3,170
	50 Machinery Not Elsewhere Specified – Machines non dénommées ailleurs	5,024,629	24 303	45 241 283	4,516
	Other Commodities – Autres produits	75,375,249	704 247	1 208 919 592	68,020
Origin – Total – Origine		111,513,567	1 063 784	1 807 845 952	97,742
West – Ouest	09 Vegetables and Vegetable Preparations – Légumes et préparations à base de légumes	19,784,940	236 246	524 630 314	11,117
	95 Containers and Closures – Récipients, contenants, conteneurs et fermetures	10,238,431	278 145	86 907 812	29,244
	07 Fruits and Fruit Preparations – Fruits et préparations à base de fruits	9,769,192	91 253	242 202 807	5,551
	33 Wood Fabricated Material – Demi-produits en bois	7,561,393	237 831	144 826 476	11,956
	14 Other Foods, Food Materials and Food Preparations – Autres aliments, ingrédients alimentaires et prép. alim.	5,846,286	74 155	84 878 091	6,152
	Other Commodities – Autres produits	58,279,963	728 672	991 345 211	87,263
Origin – Total – Origine		111,480,205	1 646 302	2 074 790 711	151,283
Total U.S. – Canada – États-Unis – Canada		755,072,186	10 912 425	9 564 915 531	1,516,903

For traffic originating in the northern U.S., 'Road Motor Vehicles' was the commodity most transported in 1988. This product represented 38.7% of the total \$325.5 million in revenues collected that year. The 1.8 million tonnes of this commodity shipped northward were over four times as great as the commodity with the next greatest tonnage, 'Iron, Steel and Alloys'. Other top revenue-earners included 'Machinery not Elsewhere Specified', 'Chemicals and Related Products', and 'Containers and Closures'. The bulk of the consignments shipped to Ontario, the main area of destination for Canadian-domiciled carriers originating in the northern U.S., was composed of 'Road Motor Vehicles' and the aforementioned top revenue-earners.

A varied collection of commodities originating in the southern U.S. was shipped northward in 1988. The top ten revenue-earners represented \$36.1 million, or 32.4% of the \$111.5 million in revenues accumulated in 1988. Further, these commodities weighed 359 537 tonnes, 33.8% of the total 1 063 784 tonnes. As these trucking firms shipped mainly to Quebec, Ontario and Alberta, it can be concluded that these movements contained these top revenue-earners: 'Chemicals and Related Products', 'Fruit and Fruit Preparations', 'Road Motor Vehicles', 'Vegetables and Vegetable Preparations', and 'Machinery Not Elsewhere Specified'.

'Vegetables and Vegetable Preparations', 'Containers and Closures', 'Fruits and Fruit Preparations', 'Wood Fabricated Materials', and 'Other Foods, Food Materials' made up part of the diverse list of northbound commodities carried by Canadian-domiciled carriers originating in the western U.S. in 1988. These top revenue-earners brought in \$53.3 million or 47.7% of the total \$111.5 million in revenues collected by these firms in 1988. The tonnage of these commodities was 55.8% of the total 1.6 million tonnes carried into Canada. As the traffic was destined mainly for Quebec, Ontario, Alberta and British Columbia, it can be concluded that more than half of the shipments were composed of the top-five revenue-earners.

A COMPARATIVE ANALYSIS ON U.S. MARKET PENETRATION BY CANADIAN CARRIERS AND THE MODAL INTERDEPENDENCE WITH U.S. CARRIERS

Introduction

In this section, trucking activities of Canadian-domiciled carriers are examined in terms of the comparative importance of direct versus interline operations for freight transported to and from the United States. The analysis also looks at the interdependence of Canadian-domiciled and American-domiciled carriers for commodity interlining, based on an analysis of the operating revenues generated on interline shipments. In addition, this section examines the U.S. market penetration by Canadian carriers, using information on the average distance haul of freight shipments. Please note that the interlining activity may take place between a Canadian-domiciled carrier and its US-domiciled subsidiary.

In Figure 5.7, data are presented for 'southbound' freight movements into the United States during 1988, by province or territory of origin. Figure 5.8 provides similar information for U.S. goods transported 'northbound' into Canada, by province or territory of destination. The key variables presented are the revenues generated, tonnes transported, tonne-kilometres performed and average shipment distance, delineated in terms of Canadian and American carrier activity.

En 1988, les "véhicules automobiles routiers" étaient la marchandise la plus transportée à partir du nord des États-Unis. Ce produit a représenté 38.7% des recettes totales de \$325.5 millions générées cette année-là. Le nombre de tonnes de cette marchandise (1.8 millions) déplacées vers le nord était plus de quatre fois supérieur à celui de la deuxième marchandise en terme de tonnage, soit "le fer, l'acier et les alliages". Les marchandises payantes comprennent notamment les suivantes: "machines non dénommées ailleurs", "produits chimiques et dérivés" et "contenants et fermetures". Le gros des livraisons expédiées en Ontario, le principal point de destination des transporteurs canadiens ayant comme point d'origine le nord des États-Unis, se composait de "véhicules automobiles routiers" et des marchandises payantes susmentionnées.

En 1988, une variété de marchandises en provenance du sud des États-Unis ont été expédiées vers le nord. Les cinq marchandises les plus payantes ont représenté \$36.1 millions ou 32.4% des recettes de \$111.5 millions accumulées en 1988. De plus, ces marchandises pesaient 359 537 tonnes, soit 33.8% du tonnage total de 1 063 784 tonnes. Comme ces livraisons étaient acheminées principalement vers le Québec, l'Ontario et l'Alberta, on peut en conclure qu'elles contenaient les marchandises les plus payantes, notamment: "produits chimiques et dérivés", "fruits et préparations à base de fruits", "véhicules automobiles routiers", "légumes et préparations à base de légumes" et "machines non dénommées ailleurs".

En 1988, les "légumes et préparations à base de légumes", les "contenants et fermetures", les "fruits et préparations à base de fruits", les "demi-produits en bois" et les "autres aliments, ingrédients alimentaires" faisaient partie de la variété de marchandises en direction sud-nord transportées par les entreprises domiciliées au Canada et ayant comme point d'origine l'ouest des États-Unis. Ces marchandises payantes ont généré \$53.3 millions ou 47.7% des recettes totales de \$111.5 millions accumulées par ces entreprises en 1988. Le nombre de tonnes de ces marchandises transportées par les entreprises de camionnage a représenté 55.8% du nombre total de tonnes (1.6 million) transportées vers le Canada. Comme les livraisons étaient acheminées principalement vers le Québec, l'Ontario, l'Alberta et la Colombie-Britannique, on peut en conclure que plus de la moitié des livraisons se composait des cinq marchandises les plus payantes.

UNE ANALYSE COMPARATIVE DES ACTIVITÉS DES TRANSPORTEURS CANADIENS SUR LE MARCHÉ AMÉRICAIN ET DE L'INTERACTION AVEC LES TRANSPORTEURS AMÉRICAINS

Introduction

Dans cette partie, on examine les activités de camionnage des transporteurs domiciliés au Canada en termes de l'importance comparée des mouvements directs et des mouvements de transfert, pour les marchandises en provenance et à destination des États-Unis. On étudie également l'interaction des transporteurs domiciliés au Canada et de ceux domiciliés aux États-Unis en terme du transfert des marchandises, en se fondant sur une analyse des recettes d'exploitation provenant de ces liaisons intertransporteurs. En outre, on examine les activités des transporteurs canadiens sur le marché américain, en se servant des données sur les distances moyennes des expéditions de marchandises. A noter que les transferts peuvent survenir entre un transporteur domicilié au Canada et sa filiale domiciliée aux États-Unis.

La figure 5.7 présente des données sur les mouvements "nord-sud" de marchandises à destination des États-Unis en 1988, selon la province d'origine. La figure 5.8 fournit des données semblables sur les mouvements "sud-nord" de produits américains à destination du Canada, selon la province de destination. Les principales variables sont les recettes, le nombre de tonnes transportées, le nombre de tonnes-kilomètres et la distance moyenne des livraisons, selon les activités des transporteurs canadiens et des transporteurs américains.

The data presented in Figures 5.7 and 5.8 reveal notable differences in the structure of revenue and distance components for freight shipped southbound versus northbound in 1988. Moreover, the divergence in the distribution of revenues and distance factors for direct and interline freight traffic varied considerably from province to province. In the following analysis, this information is examined for the provinces of Ontario, Quebec and British Columbia, which registered the highest level of international trucking activity during 1988.

Freight Traffic Originating from Canada (southbound traffic)

Total revenues earned on southbound movements amounted to \$1,119.3 million. Total tonnes transported were 20.3 million, with associated tonne-kilometres of 16 055 million.

Freight Shipments Originating in Ontario

Total revenues generated from the transportation of goods southbound, from Ontario to the United States, totalled \$605.7 million in 1988. Freight interline shipments accounted for 14.6% of this total, at \$88.2 million. Although these revenues were substantially lower than those derived from direct shipment activities, Figure 5.7 shows that interlining revenues were fairly equitably distributed between Canadian and U.S. carriers, at about 47.0% and 53.0%, respectively.

A look at average distance hauls for freight transported from Ontario, however, reveals that interlined shipments generally travelled farther south than did those shipped directly to their U.S. destination. Indeed, at 828 kilometres, the average distance of interlined freight was 45% greater than that of direct shipments. Canadian carriers, however, transported these interlining cargoes only 344 kilometres, on average, compared to 484 kilometres for U.S. carriers, suggesting a fairly modest U.S. market penetration for freight originating from Ontario. Moreover, as can also be noted in Figure 5.7, Canadian carriers transported interlining freight almost 40% less kilometres, on average, than they did direct shipments.

Freight Shipments Originating in Quebec

Southbound shipments of freight originating in Quebec generated \$227.4 million in 1988. Of this total, \$24.3 million, or 10.7%, consisted of revenues generated from the carriage of freight interlined. Canadian-domiciled carriers accounted for 46.8% of total interlining revenues, at \$11.4 million, while American carriers accounted for 53.2%, or \$12.9 million. Like the figures for freight originating in Ontario, these figures suggest that the interdependence of Canadian carriers on U.S. carriers with respect to interline shipments was the same for both provinces. However, as was also noted for Ontario shipments, interline shipments originating in Quebec characteristically travelled 40% greater than that of direct shipments. U.S. carriers, however, transported interline freight almost two times farther than did Canadian-domiciled carriers, on average. This observation suggests that Canadian penetration into U.S. markets was low. If Canadian direct shipments are compared with the Canadian leg of the interline shipments, it is noted that the average interline shipment, at 525 kilometres, was slightly less than half the distance of a direct shipment. This observation concurs with the previous observation that Canadian carriers averaged relatively small trip lengths when transporting freight from Quebec to U.S. carriers, signalling great dependence by Canadian-domiciled carriers on U.S. carriers, for commodity interlining operations.

Les figures 5.7 et 5.8 font ressortir des différences marquées dans la structure des composantes des recettes et de la distance, en termes des marchandises acheminées vers le sud et vers le nord en 1988. De plus, l'écart dans la distribution des recettes et des distances des mouvements directs et des transferts de marchandises variait considérablement d'une province à l'autre. Dans la partie suivante, on analysera ces données dans les provinces de l'Ontario, du Québec et de la Colombie-Britannique, provinces qui ont enregistré le plus haut niveau d'activités internationales de camionnage en 1988.

Livraisons de marchandises en provenance du Canada (mouvements nord-sud)

Les recettes totales obtenues des mouvements nord-sud se sont chiffrées à \$1,119.3 milliard. Le tonnage transporté a représenté 20.3 millions de tonnes, le nombre de tonnes-kilomètres se chiffrant à 16 055 millions.

Livraisons de marchandises en provenance de l'Ontario

Les recettes totales du transport de marchandises vers le sud, de l'Ontario aux États-Unis, se sont chiffrées à \$605.7 millions en 1988. Les transferts sont intervenus pour 14.6% du total, soit \$88.2 millions. Bien que ces recettes soient considérablement moins élevées que celles des livraisons directes, la figure 5.7 montre que les recettes des transferts ont été assez équitablement distribuées entre les transporteurs canadiens et les transporteurs américains, à environ 47.0% et 53.0% respectivement.

Si l'on examine les distances moyennes des livraisons de marchandises en provenance de l'Ontario, on constate cependant que les livraisons intertransporteurs ont généralement été acheminées plus au sud que celles acheminées directement à leur point de destination américain. En effet, la distance moyenne d'une livraison intertransporteurs, établie à 828 kilomètres, était de 45% supérieure à celle des livraisons directes. La distance moyenne des livraisons intertransporteurs effectuées par les transporteurs canadiens n'a été que de 344 kilomètres, comparativement à 484 kilomètres pour les transporteurs américains, ce qui semble indiquer que la pénétration du marché américain par les transporteurs de marchandises en provenance de l'Ontario était relativement faible. De plus, selon la figure 5.7, les transporteurs canadiens ont parcouru en moyenne près de 40% moins de kilomètres pour les livraisons intertransporteurs que pour les livraisons directes.

Livraisons de marchandises en provenance du Québec

Les livraisons nord-sud de marchandises en provenance du Québec ont généré \$227.4 millions en 1988. De ce total, \$24.3 millions ou 10.7% provenaient de livraisons intertransporteurs. Les transporteurs domiciliés au Canada ont représenté 46.8% des recettes totales de transferts (\$11.4 millions), tandis que les transporteurs américains ont compté pour 53.2% ou \$12.9 millions. Ces chiffres, tout comme ceux sur les marchandises en provenance de l'Ontario, semblent indiquer que ces deux provinces canadiennes comptent fortement sur les transporteurs américains en ce qui concerne les transferts. Cependant, comme on a pu le constater pour les livraisons de l'Ontario, les livraisons intertransporteurs en provenance du Québec ont toujours été effectuées sur des distances presque 40% plus longues que celles des livraisons directes. En ce qui concerne les livraisons intertransporteurs, les transporteurs américains ont cependant parcouru des distances presque deux fois plus longues que les transporteurs canadiens, en moyenne. Cette observation semble indiquer que la pénétration du marché américain par les transporteurs canadiens était faible. Si l'on compare les livraisons directes canadiennes et la portion canadienne des livraisons intertransporteurs, on constate que la distance moyenne d'une livraison intertransporteurs (525 kilomètres) n'est en moyenne qu'un peu moins que la moitié d'une livraison directe. Selon cette observation et l'observation précédente, les transporteurs canadiens ont parcouru en moyenne des distances relativement courtes pour transporter des marchandises du Québec vers les transporteurs américains, ce qui indique que les transporteurs canadiens comptent fortement sur les transporteurs américains pour les transferts de marchandises.

Figure 5.7

For-hire Trucking, 1988: Estimated Shares of Canadian and American Carriers for Southbound Traffic by Province of Origin, Canada – U.S. Movements
Camionnage pour compte d'autrui, 1988: estimations des mouvements nord-sud des transporteurs canadiens et américains, selon la province d'origine, mouvements Canada – États-Unis

Origin – Origine	Estimated Revenue	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Average Distance
	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Distance moyenne
Km.				
Newfoundland – Terre-Neuve				
– Direct Shipment – Livraison directe	10,573,741	86 255	176 990 254	2 060
– Interline Shipment – Livraison par transfert	268,871	1 043	4 534 875	3 578
Canadian Carrier – Transporteur canadien	85,197	1 043	1 955 574	2 044
American Carrier – Transporteur américain	183,674	1 043	2 973 770	1 534
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard				
– Direct Shipment – Livraison directe	3,290,762	38 507	67 138 866	1 680
– Interline Shipment – Livraison par transfert	6,854	12	22 334	2 004
Canadian Carrier – Transporteur canadien	2,652	12	10 934	1 056
American Carrier – Transporteur américain	4,202	12	11 400	948
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse				
– Direct Shipment – Livraison directe	15,095,998	114 663	206 758 984	1 614
– Interline Shipment – Livraison par transfert	1,045,857	2 791	7 186 432	2 077
Canadian Carrier – Transporteur canadien	464,580	2 791	1 930 668	676
American Carrier – Transporteur américain	581,277	2 791	5 995 475	1 401
New Brunswick – Nouveaux-Brunswick				
– Direct Shipment – Livraison directe	48,265,301	1 088 841	798 802 644	777
– Interline Shipment – Livraison par transfert	1,793,832	7 063	16 975 407	1 626
Canadian Carrier – Transporteur canadien	403,858	7 063	9 364 361	528
American Carrier – Transporteur américain	1,389,974	7 063	16 433 122	1 098
Quebec – Québec				
– Direct Shipment – Livraison directe	203,131,704	3 595 999	3 295 028 319	941
– Interline Shipment – Livraison par transfert	24,316,264	156 801	258 380 129	1 562
Canadian Carrier – Transporteur canadien	11,393,225	156 801	84 737 129	525
American Carrier – Transporteur américain	12,923,039	156 801	224 261 448	1 037
Ontario				
– Direct Shipment – Livraison directe	517,561,262	10 263 833	6 196 716 745	572
– Interline Shipment – Livraison par transfert	88,173,832	680 872	527 085 996	828
Canadian Carrier – Transporteur canadien	41,432,931	680 872	208 970 147	344
American Carrier – Transporteur américain	46,740,901	680 872	472 394 065	484
Manitoba				
– Direct Shipment – Livraison directe	30,704,447	532 194	606 612 325	1 227
– Interline Shipment – Livraison par transfert	4,255,182	13 122	29 507 516	1 991
Canadian Carrier – Transporteur canadien	2,192,861	13 122	14 549 256	869
American Carrier – Transporteur américain	2,062,321	13 122	20 080 179	1 122

Figure 5.7

For-hire Trucking, 1988: Estimated Shares of Canadian and American Carriers for Southbound Traffic by Province of Origin, Canada - U.S. Movements - Concluded

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: estimations des mouvements nord-sud des transporteurs canadiens et américains, selon la province d'origine, mouvements Canada - États-Unis - fin

	Estimated Revenue	Estimated Tonnage	Estimated Tonne- kilometres	Average Distance
Origin - Origine	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	Distance moyenne
				Km.
Saskatchewan				
- Direct Shipment - Livraison directe	18,481,906	362 871	411 682 438	1 371
- Interline Shipment - Livraison par transfert	1,209,752	2 947	6 149 278	2 249
Canadian Carrier - Transporteur canadien	823,183	2 947	5 435 262	1 196
American Carrier - Transporteur américain	386,569	2 947	1 038 070	1 053
Alberta				
- Direct Shipment - Livraison directe	45,977,748	647 810	1,058 701 603	1 858
- Interline Shipment - Livraison par transfert	6,637,334	27 092	74 865 437	2 750
Canadian Carrier - Transporteur canadien	2,987,062	27 092	40 193 796	891
American Carrier - Transporteur américain	3,650,272	27 902	49 134 120	1 859
British Columbia - Colombie Britannique				
- Direct Shipment - Livraison directe	73,480,189	2 125 758	1,629 374 652	851
- Interline Shipment - Livraison par transfert	3,723,141	24 309	67 049 811	2 940
Canadian Carrier - Transporteur canadien	1,592,928	24 309	18 253 337	1 139
American Carrier - Transporteur américain	2,130,213	24 309	59 570 299	1 801
Yukon				
- Direct Shipment - Livraison directe	21,273,226	517 456	616 292 985	1 191
- Interline Shipment - Livraison par transfert	...	...	...	...
Canadian Carrier - Transporteur canadien	...	...	...	...
American Carrier - Transporteur américain	...	...	...	...
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest				
- Direct Shipment - Livraison directe	...	...	...	...
- Interline Shipment - Livraison par transfert	33,506	30	90 907	3 076
Canadian Carrier - Transporteur canadien	4,199	30	90 907	1 353
American Carrier - Transporteur américain	29,307	30	90 907	1 723
Total	1,119,300,709	20 290 269	16 055 947 937	...

Figure 5.8

For-hire Trucking, 1988: Estimated Shares of Canadian and American Carriers for Northbound Traffic by Province of Destination, U.S. – Canada Movements

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: estimations des mouvements sud-nord des transporteurs canadiens et américains, selon la province de destination, mouvements Etats-Unis – Canada

Origin – Origine	Estimated Revenue	Estimated Tonnage	Estimated Tonne- kilometres	Average Distance
	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes- kilomètres	Distance moyenne
Km.				
Newfoundland – Terre-Neuve				
– Direct Shipment – Livraison directe	4,033,102	35 432	77 753 382	2 501
– Interline Shipment – Livraison par transfert	892,674	1 461	7 058 902	3 783
Canadian Carrier – Transporteur canadien	287,289	1 461	802 711	2 077
American Carrier – Transporteur américain	605,385	1 461	6 256 191	1 706
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard				
– Direct Shipment – Livraison directe	656,869	4 086	7 206 639	1 935
– Interline Shipment – Livraison par transfert	876,173	3 861	5 960 014	2 179
Canadian Carrier – Transporteur canadien	506,388	3 861	5 022 345	984
American Carrier – Transporteur américain	369,785	3 861	937 669	1 195
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse				
– Direct Shipment – Livraison directe	17,055,214	157 338	248 022 397	1 512
– Interline Shipment – Livraison par transfert	4,949,244	3 791	12 161 626	2 964
Canadian Carrier – Transporteur canadien	1,690,641	3 791	7 349 881	682
American Carrier – Transporteur américain	3,258,603	3 791	4 811 745	2 282
New Brunswick – Nouveaux-Brunswick				
– Direct Shipment – Livraison directe	8,514,294	224 316	164 190 114	885
– Interline Shipment – Livraison par transfert	8,365,552	8 395	26 820 391	2 574
Canadian Carrier – Transporteur canadien	1,706,730	8 395	2 993 841	383
American Carrier – Transporteur américain	6,658,822	8 395	23 826 550	2 191
Quebec – Québec				
– Direct Shipment – Livraison directe	110,586,152	1 613 246	1 745 762 349	1 029
– Interline Shipment – Livraison par transfert	35,430,172	114 625	182 778 154	1 538
Canadian Carrier – Transporteur canadien	15,949,050	114 625	74 515 232	616
American Carrier – Transporteur américain	19,481,122	114 625	108 262 922	922
Ontario				
– Direct Shipment – Livraison directe	380,017,815	5 876 983	4 332 391 241	767
– Interline Shipment – Livraison par transfert	144,855,508	909 790	754 062 415	907
Canadian Carrier – Transporteur canadien	75,734,74	9909 790	363 669 214	403
American Carrier – Transporteur américain	69,120,759	909 790	390 393 201	504
Manitoba				
– Direct Shipment – Livraison directe	22,833,531	309 253	398 286 894	1 291
– Interline Shipment – Livraison par transfert	4,256,030	8 673	14 044 910	1 856
Canadian Carrier – Transporteur canadien	2,312,832	8 673	12 111 407	837
American Carrier – Transporteur américain	1,943,198	8 673	1 933 503	1 019

Figure 5.8

For-hire Trucking, 1988: Estimated Shares of Canadian and American Carriers for Northbound Traffic by Province of Destination, U.S. – Canada Movements – Concluded

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: estimations des mouvements sud-nord des transporteurs canadiens et américains, selon la province de destination, mouvements Etats-Unis – Canada – fin

Origin – Origine	Estimated Revenue	Estimated Tonnage	Estimated Tonne-kilometres	Average Distance
	Recettes estimatives	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres	Distance moyenne
				Km.
Saskatchewan				
- Direct Shipment – Livraison directe	9,441,665	85 432	156 702 992	1 925
- Interline Shipment – Livraison par transfert	5,419,256	10 757	23 920 901	2 383
Canadian Carrier – Transporteur canadien	2,633,105	10 757	17 615 924	1 020
American Carrier – Transporteur américain	2,786,151	10 757	6 304 977	1 363
Alberta				
- Direct Shipment – Livraison directe	46,255,559	369 598	843 929 557	2 479
- Interline Shipment – Livraison par transfert	23,293,347	31 441	77 641 593	2 785
Canadian Carrier – Transporteur canadien	7,112,125	31 441	28 239 584	831
American Carrier – Transporteur américain	16,181,222	31 441	49 402 009	1 954
British Columbia – Colombie Britannique				
- Direct Shipment – Livraison directe	60,884,421	1 223 401	1 075 939 802	989
- Interline Shipment – Livraison par transfert	11,475,014	15 092	42 478 312	2 793
Canadian Carrier – Transporteur canadien	3,576,536	15 092	8 663 449	792
American Carrier – Transporteur américain	7,898,478	15 092	33 814 863	2 001
Yukon				
- Direct Shipment – Livraison directe	1,329,067	28 217	43 387 916	1 731
- Interline Shipment – Livraison par transfert	100,121	51	272 225	5 278
Canadian Carrier – Transporteur canadien	46,994	51	127 226	2 715
American Carrier – Transporteur américain	53,127	51	144 999	563
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest				
- Direct Shipment – Livraison directe	2,201	1	1 819 2 506	
- Interline Shipment – Livraison par transfert	164,277	158	351 775	2 371
Canadian Carrier – Transporteur canadien	79,015	158	229 356	1 554
American Carrier – Transporteur américain	85,262	158	122 419	817
Total	901,687,258	11 035 398	10 241 126 320	...

Freight Shipments Originating in British Columbia

Revenues generated from southbound movements for freight originating in British Columbia reached \$77.2 million in 1988, 4.8%, or \$3.7 million, of which represented revenues generated from the carriage of interlining shipments. Canadian-domiciled carriers accounted for 42.8%, or \$1.6 million, of this interline shipment revenue total, while U.S. carriers generated \$2.1 million. These figures indicate that the interdependence existing between Canadian and U.S. carriers with respect to interline shipments increased as compared to 45.2% in 1987. The average distance

Livraisons de marchandises en provenance de la Colombie-Britannique

Les recettes générées par les mouvements nord-sud de marchandises en provenance de la Colombie-Britannique se sont chiffrées à \$77.2 millions en 1988, dont 4.8% ou \$3.7 millions provenaient des livraisons intertransporteurs. Les transporteurs domiciliés au Canada ont représenté \$1.6 million ou 42.8% des recettes totales des livraisons intertransporteurs, alors que les transporteurs américains ont produit \$2.1 millions à ce titre. Ces chiffres indiquent que l'interdépendance des transporteurs canadiens et des transporteurs américains, en ce qui concerne les livraisons

per interline shipment originating in British Columbia was almost three and half times as long as direct shipments. U.S. carriers, on average, transported interlining freight about 60% farther than did Canadian-domiciled carriers. This suggests that the relative penetration of Canadian-domiciled carriers into the U.S. market, for interlining freight, was minimal. In comparing the average direct shipment haul length to the Canadian portion of a typical interline movement, it can be noted that, unlike Quebec and British Columbia shipments, the average distance travelled for interlining shipments is 34% greater than that of a direct shipment. This indicates that Canadian carrier U.S. market penetration for shipments originating in British Columbia was more significant than for Ontario, whether they transported interline or direct freight shipments.

Freight Traffic Originating in the U.S. (northbound traffic)

Revenues earned on northbound traffic amounted to \$901.7 million, with associated tonnes of 11.0 million. Tonnes-kilometres performed reached 10 241.1 million transported.

Freight Shipments Destined for Ontario

As can be seen in Table 5.8, revenues generated from the transportation of freight from the United States, northbound to Ontario, totalled \$524.9 million in 1988. About 27.6% of this total, or \$144.9 million, represented revenues from the carriage of freight which involved interlining. Of this interline total, 52.3%, or \$75.7 million, was generated by Canadian carriers, while U.S. carriers accounted for 47.7%, at \$69.1 million. These figures indicate that, as in the case of southbound movements of freight originating in Ontario, the interdependence existing between Canadian and U.S. carriers with respect to interline shipments was reasonably equitable. On average, carriage distance per interline shipment was about 907 kilometres, or approximately 18% longer than by direct shipment. In turn, U.S. carriers transported this interline freight 25% farther than their Canadian counterparts, on average, indicating that American and Canadian carriers interlined Ontario-bound freight relatively close to the Canada-U.S. border. Indeed, Canadian carriers travelled almost twice farther when transporting goods directly from U.S. points to Ontario than they did when they interlined freight into the province.

Freight Shipments Destined for Quebec

Revenues generated from northbound shipments of freight destined for Quebec reached \$146.0 million in 1988, 24.3% or \$35.4 million of which were revenues from interline shipments. Of this interline revenue total, Canadian-domiciled carriers accounted for 45.0%, or \$15.9 million, while U.S. carriers accounted for 55%, or \$19.5 million. It can be concluded, therefore, that Canadian-domiciled carrier dependence on U.S. carriers was slightly higher during 1988 as compared to 1987 when Canadian-domiciled carriers accounted for 32.2% of interline revenue total.

Indeed, American carriers travelled, on average, 49.7% farther when transporting interlining freight destined for Quebec than did Canadian-domiciled carriers as compared to 85.5% in 1987. Moreover, at 1 029 kilometres, Canadian-domiciled carriers travelled almost two third as far, on average, to pick up freight directly from the U.S. points than they did when they were involved in interline operations. Thus, it would appear that Canadian-carrier penetration into the U.S. market for the interlining of goods destined for Quebec was relatively the same as in 1987.

intertransporteurs, a augmenté par rapport au pourcentage de 45.2% observé en 1987. La distance moyenne d'une livraison intertransporteurs en provenance de la Colombie-Britannique était presque trois fois et demie supérieure à celle d'une livraison directe. En moyenne, les transporteurs américains ont effectué des livraisons intertransporteurs sur des distances dépassant de 60% celles des transporteurs domiciliés au Canada. Cela semble indiquer que la pénétration relative du marché américain par les transporteurs canadiens, en ce qui concerne les livraisons intertransporteurs, était faible. Si l'on compare la distance moyenne d'une livraison directe au segment canadien d'une livraison intertransporteurs typique, on constate que, contrairement aux livraisons du Québec et de la Colombie-Britannique, la distance moyenne des livraisons intertransporteurs est de 34% supérieure à celle des livraisons directes. Cela signifie que la pénétration du marché américain par les transporteurs canadiens était plus grande en Colombie-Britannique qu'en Ontario, qu'il s'agissait de livraisons intertransporteurs ou de livraisons directes.

Livraisons de marchandises en provenance des États-Unis (a destination du nord)

Les recettes générées par les mouvements sud-nord se sont chiffrées à \$901.7 millions, le nombre de tonnes s'élevant à 11 millions. Le nombre de tonnes-kilomètres s'est chiffré à 10 241.1 millions.

Livraisons de marchandises à destination de l'Ontario

Comme le montre la figure 5.8, les recettes du transport de marchandises des États-Unis vers l'Ontario se sont chiffrées à \$524.9 millions en 1988. Environ 27.6% de ce total (ou \$144.9 millions) correspond aux recettes du transport de marchandises avec transferts. Des recettes totales des transferts, 52.3% ou \$75.7 millions ont été générés par les transporteurs canadiens, alors que les transporteurs américains ont généré \$69.1 millions ou 47.7% du total. Ces données indiquent que l'interdépendance des transporteurs canadiens et des transporteurs américains en ce qui a trait aux livraisons intertransporteurs était raisonnablement répartie, comme c'est le cas des mouvements nord-sud de marchandises en provenance de l'Ontario. En moyenne, la distance parcourue pour une livraison intertransporteurs était d'environ 907 kilomètres ou environ 18% de plus que celle d'une livraison directe. En retour, la distance parcourue par les transporteurs américains pour les livraisons intertransporteurs était 25% plus longue que celle parcourue par leurs homologues canadiens, ce qui indique que les transferts, entre les transporteurs américains et les transporteurs canadiens, des marchandises à destination de l'Ontario se faisaient relativement près de la frontière canado-américaine. En effet, les transporteurs canadiens ont parcouru presque deux fois plus de kilomètres pour transporter des marchandises directement des États-Unis vers l'Ontario que pour transférer des marchandises vers la province.

Livraisons de marchandises à destination du Québec

Les recettes des mouvements sud-nord de marchandises à destination du Québec ont totalisé \$146.0 millions en 1988, dont 24.3% ou \$35.4 millions provenaient des livraisons intertransporteurs. Les transporteurs domiciliés au Canada ont représenté 45% (\$15.9 millions) des recettes totales des transferts, et les transporteurs américains, 55% (\$19.5 millions). On peut donc en conclure que les transporteurs canadiens ont compté un peu moins sur les transporteurs américains en 1988 qu'en 1987, année où les transporteurs canadiens ont représenté 32.2% des recettes totales tirées des livraisons intertransporteurs.

En effet, les transporteurs américains ont parcouru en moyenne 49.7% plus de distance pour effectuer les transferts de marchandises à destination du Québec que les transporteurs canadiens. En 1987, ce pourcentage s'élevait à 85.5%. De plus, les transporteurs canadiens ont parcouru en moyenne presque 66% plus de distance (1,029 kilomètres) pour prendre directement livraison de marchandises aux États-Unis que pour effectuer des transferts. Il semble donc que la pénétration du marché américain par les transporteurs canadiens pour le transfert de marchandises à destination du Québec était relativement la même qu'en 1987.

Freight Shipments Destined for British Columbia

British-Columbia-bound freight from the United States generated \$72.3 million in 1988, 15.8% or \$11.5 million of which was derived from transporting interlining freight. Of this interline total, \$3.6 million, or 31.2%, was generated by Canadian-domiciled carriers and \$7.9 million, or 68.8%, was generated by U.S. carriers. Hence, Canadian-domiciled carriers were highly dependent on U.S. carriers when involved in freight interline activities. Moreover, at 792 kilometres, Canadian-domiciled carriers transporting interline shipments from the U.S. to British Columbia travelled, on average, only about 39.6% the distance of American carriers involved in interline freight carriage. Moreover, Canadian carriers travelled 20% less kilometres, on average, to transport freight interlined from the U.S. than they did when picking up shipments directly from the originating U.S. point.

It can be concluded, consequently, that Canadian carrier penetration into U.S. markets was relatively small when interlining freight destined was for British Columbia.

Livraisons de marchandises à destination de la Colombie-Britannique

Les marchandises en provenance des États-Unis et à destination de la Colombie-Britannique ont généré \$72.3 millions en 1988, dont 15.8% ou \$11.5 millions provenaient des livraisons intertransporteurs. Les transporteurs domiciliés au Canada ont représenté \$3.6 millions ou 31.2% du total, et les transporteurs américains, \$7.9 millions ou 68.8% du total. Les transporteurs canadiens comptaient donc grandement sur les transporteurs américains en ce qui a trait aux livraisons intertransporteurs. En outre, avec une moyenne de 792 kilomètres, les transporteurs canadiens effectuant des livraisons intertransporteurs des États-Unis vers la Colombie-Britannique n'ont parcouru en moyenne que 39.6% de la distance qu'ont parcourue les transporteurs américains pour effectuer le même type de livraisons. Par ailleurs, les transporteurs canadiens ont parcouru moins de kilomètres (-20%) en moyenne pour effectuer des livraisons intertransporteurs à partir des États-Unis que lorsqu'ils prenaient directement livraison au point d'origine américain.

On peut en conclure que la pénétration du marché américain par les transporteurs canadiens était relativement faible lorsqu'il s'agissait de transferts à destination de la Colombie-Britannique.

CHAPTER 6

PRIVATE TRUCKING

INTRODUCTION

Chapter 6 of this publication presents the results of the 1988 Private Trucking Survey, which was jointly funded by Transport Canada, the National Transportation Agency and the provinces of Ontario, Québec, Alberta, Prince Edward Island and Newfoundland. The objectives of the survey were to:

- (1) obtain information about the size, structure and economic performance of the private trucking segment of the industry; and
- (2) to provide estimates for the origin and destination of intercity commodity movements of the private carriers.

The data provide information on the private trucking industry structure and activity for the reference year. Users are advised to undertake year to year comparisons of data with caution as the frame composition of the universe may not be the same from one year to the next.

The Private Trucking Survey frame was developed using provincial motor vehicle registration files. For budgetary and practical considerations, the size of the survey frame was limited to private truckers operating 15 or more commercial vehicles (straight trucks, road tractors and trailers).

The survey included operators of commercial vehicles who carried freight, could provide principal trucking-related statistics such as fuel consumed and employment, used dedicated (on payroll) or leased drivers or owner operators, and had at least 15 commercial vehicles licensed in the operator's name.

INDUSTRY STRUCTURE

INDUSTRY SERVED

The following observations are based on the summary information presented in Figure 6.1.

- A total of 2,487 private carriers with total operating expenses of \$4.6 billion were included in the 1988 survey. The highest number, 630, was classified as construction companies while the lowest number, 77, belonged to the retail business.
- Total operating expenses relating to private truck transportation by manufacturing firms were highest, consisting of 27.3% of the total operating expenses of the total private trucking industry surveyed.
- Salaries and wages paid to drivers on company payroll, leased drivers, mechanics and other employees accounted for 51.8% of total operating expenses. Salaries of drivers on company payroll alone were 39.2% of total expenses. These proportions are high because total expenses reported do not reflect all of the head office expenses and other fixed costs. The second highest expenditure was for repairs and maintenance, at 13.6% of total expenses, followed by fuel at 11.0%.

CHAPITRE 6

CAMIONNAGE POUR COMPTE PROPRE

INTRODUCTION

Le présent chapitre renferme les résultats de l'enquête sur le camionnage pour compte propre de 1988 qui a été financée conjointement par Transports Canada, l'Office national des transports du Canada et les provinces de l'Ontario, du Québec, de l'Alberta, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve. L'enquête visait:

- (1) à recueillir des renseignements sur la taille, la structure et le rendement économique du secteur du camionnage pour compte propre; et
- (2) à établir des estimations sur l'origine et la destination des mouvements interurbains des transporteurs pour compte propre.

Le chapitre présente des données sur la structure et les activités du secteur du camionnage pour compte propre pour l'année de référence. Il convient de noter que l'univers des entreprises peut différer d'une année à l'autre, de sorte que les comparaisons d'une année à l'autre doivent être faites avec prudence.

La base de sondage de l'enquête sur le camionnage pour compte propre a été établie à l'aide des fichiers provinciaux des immatriculations de véhicules automobiles. Pour des raisons économiques et pratiques, la base de sondage et l'envoi des questionnaires ont été limités aux transporteurs pour compte propre exploitant 15 véhicules commerciaux ou plus (y compris les camions, les tracteurs routiers et les remorques).

L'enquête portait également sur les exploitants de véhicules commerciaux qui transportent des marchandises, peuvent fournir des statistiques principales sur le camionnage (comme le carburant consommé et la main-d'œuvre), ont recours aux services de leurs propres chauffeurs (inscrits sur la liste de paye de l'entreprise), de chauffeurs dont les services sont loués pour une période déterminée et de chauffeurs contractants, et possèdent au moins 15 véhicules commerciaux enregistrés au nom de l'exploitant.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

SECTEURS DESSERVIS

Les données suivantes sont tirées des renseignements sommaires présentés à la figure 6.1.

- Au total, 2,487 transporteurs pour compte propre représentant des dépenses d'exploitation totales de 4.6 milliards de dollars ont fait l'objet de l'enquête de 1988. De ce nombre, 630 étaient des entreprises de construction et 77, des commerces de détail.
- Le principal secteur sur le plan des dépenses d'exploitation totales est l'industrie manufacturière, avec 27.3% du total des entreprises de camionnage pour compte propre observées.
- Les traitements et les salaires versés aux chauffeurs inscrits sur la liste de paye de l'entreprise, aux chauffeurs dont les services sont loués, aux mécaniciens et aux autres employés représentaient 51.8% du total des dépenses d'exploitation. Les traitements des chauffeurs inscrits sur la liste de paye de l'entreprise représentaient à eux seuls 39.2% des dépenses totales. Ces pourcentages sont élevés car les dépenses totales déclarées ne tiennent pas compte de toutes les dépenses du siège social et des autres frais fixes. Viennent ensuite les dépenses au titre des réparations et de l'entretien (13.6% des dépenses totales), suivies des dépenses de carburant (11.0%).

Figure 6.1

Private Trucking, Summary Statistics – Industry Groups, 1988

No.					
		Construction	Manufacturing	Others ¹	Government
			Manufactu- rières	Autres ¹	Gouverne- mentaux
1	Number of Firms Reporting	630	578	453	278
Operating Expenses					
2	Drivers on company payroll	\$ 153,646,190	483,904,058	453,840,745	307,353,466
3	Drivers leased	" 1,376,858	22,890,821	2,767,348	1,135,015
4	Mechanics	" 31,383,703	50,075,933	55,023,979	56,815,856
5	Others	" 29,008,089	84,056,134	67,643,376	45,067,126
6	Fuel (including fuel tax)	" 77,343,629	141,658,465	103,602,440	57,136,337
7	Repairs and maintenance (including purchased repairs, tires and lubricants)	" 89,736,561	163,544,942	134,176,392	114,674,816
8	Owner operators	" 60,798,477	81,665,741	67,929,810	12,392,222
9	Purchased trans. railroad (piggyback)	" 10,000	19,409,586	2,596,273	-
10	Vehicle rent without drivers	" 10,892,620	53,624,834	26,248,028	4,691,496
11	Insurance and licence	" 22,275,494	35,176,988	22,659,886	11,885,400
12	Depreciation on transport equipment	" 40,687,583	69,198,164	58,671,466	36,232,027
13	Other expenses	" 7,753,453	56,660,290	26,553,706	9,375,556
14	Total Operating Expenses	" 524,912,657	1,261,865,956	1,021,713,449	656,759,317
Employees/Compensation					
15	Drivers	No. 6,138	16,091	14,880	13,687
16	Salary and wages	\$ 155,023,048	506,794,879	456,608,093	308,488,481
17	Average salary	" 25,256	31,496	30,686	22,539
28	Mechanics	No. 1,117	1,511	1,677	1,785
19	Salary and wages	\$ 31,383,703	50,075,933	55,023,979	56,815,856
20	Average salary	" 28,096	33,141	32,811	31,830
21	Other	No. 1,370	3,213	2,541	1,840
22	Salary and wages	\$ 29,008,089	84,056,134	67,643,376	45,067,126
23	Average salary	" 21,174	26,161	26,621	24,493
Equipment Operated (Owned or Leased), Distance Travelled and Fuel Consumed					
24	Straight trucks	No. 15,312	14,504	25,139	24,623
25	Total distance travelled	Km 413 533 900	414 258 837	567 007 505	438 710 557
26	Average distance per unit	Km 27 007	28 562	22 555	17 817
27	Total fuel consumed	L 131 393 748	153 977 513	187 810 036	141 877 463
28	Average fuel consumption	L/100 32	37	33	32
29	Tractors	No. 1,613	4,341	1,808	191
30	Total distance travelled	Km 78 127 557	342 775 562	115 518 216	4 407 458
31	Average distance per unit	Km 48 436	78 962	63 893	23 076
32	Total fuel consumed	L 45 635 841	183 030 335	69 805 946	2 688 773
33	Average fuel consumption	L/100 58	53	60	61
34	Number of trailers	No. 3,416	9,521	4,413	573
35	Trailer to tractor ratio	No. 2.1	2.2	2.4	3.0
Owner Operators					
36	Number of owner operators	No. 2,024	1,176	1,118	450
37	Cost of owner operators	\$ 60,798,477	81,665,741	67,929,810	12,392,222
38	Equipment operated (straight trucks)	No. 1,447	333	332	367
39	Distance travelled	Km 28 177 262	14 820 459	22 005 847	7 288 702
40	Equipment operated (tractors)	No. 574	814	681	115
41	Distance travelled	Km 29 183 800	59 077 442	29 266 299	2 622 600
42	Average distance per straight truck	Km 19 473	44 506	66 283	19 860
43	Average distance per road tractor	Km 50 843	72 577	42 975	22 805
44	Average salary	\$ 30,039	69,444	60,760	27,538
Average Firm Size					
45	Average operating expense per firm	\$ 833,195	2,183,159	2,255,438	2,362,444
46	Average number of employees per firm	No. 14	36	42	62
47	Average number of equipment per firm	No. 32	49	69	91
48	Average distance per driver	Km 80 101	47 047	45 869	32 375
49	Power units per mechanic ratio	15.2	12.5	16.1	13.9

¹ Including mining, fishing, logging, etc.

Figure 6.1

Camionnage privé, statistiques sommaires pour les groupes d'industries sélectionnés, 1988

Wholesale	Retail	Total			N°
Commerce de gros	Commerce de détail				
471	77	2,487		Nombre d'entreprises déclarantes	1
				Frais d'exploitation	
347,007,893	65,531,769	1,811,284,121	\$	Chauffeurs (sur la liste de paye de la compagnie)	2
6,316,689	9,480,470	43,967,201	"	Chauffeurs loués	3
29,605,642	4,953,544	227,858,657	"	Mécaniciens	4
72,753,296	11,880,672	310,408,693	"	Autres	5
101,904,567	27,037,490	508,682,928	"	Carburant (taxe comprise)	6
106,644,538	20,497,877	629,275,126	"	Réparations et entretien (y compris les réparations effectuées par quelqu'un d'autre, les pneus, les graisses lubrifiants)	7
65,046,587	4,156,622	291,989,459	"	Chauffeurs contractants	8
1,920,274	9,107,283	33,043,416	"	Transport ferroviaire acheté (transport rail-route impliquant les remorques)	9
41,316,529	20,432,428	157,205,935	"	Véhicules loués sans chauffeur	10
25,992,037	7,682,029	125,671,834	"	Assurances et permis d'exploitation	11
55,914,088	13,347,323	274,050,651	"	Amortissement du matériel de transport	12
108,327,641	1,847,645	210,518,291	"	Autres frais	13
962,749,781	195,955,152	4,623,956,312	"	Dépenses d'exploitation	14
				Employes/Remunération	
10,781	3,592	65,169	Nbre	Chauffeurs	15
353,324,582	75,012,239	1,855,251,322	\$	Salaires et traitement	16
32,773	20,883	28,468	"	Traitement moyen	17
872	226	7,188	Nbre	Mécaniciens	18
29,605,642	4,953,544	227,858,657	\$	Salaires et traitement	19
33,951	21,918	31,700	"	Traitement moyen	20
2,262	508	11,734	Nbre	Autres	21
72,753,296	11,880,672	310,408,693	\$	Salaires et traitement	22
32,163	23,387	26,454	"	Traitement moyen	23
				Matériel en service (possédé ou loué), distance parcourue et carburant consommé	
10,376	2,399	92,353	Nbre	Camions	24
308 020 781	61 683 559	2 203 215 139	Km	Total distance parcourue	25
29 686	25 712	23 856	Km	Distance moyenne par unité	26
107 027 359	19 438 696	741 524 815	L	Total carburant consommé	27
35	32	34	L/100	Carburant consommé moyenne	28
3,201	1,074	12,228	Nbre	Tracteurs routiers	29
252 104 588	146 738 100	939 671 481	Km	Total distance parcourue	30
78 758	136 628	76 846	Km	Distance moyenne par unité	31
142 579 303	59 199 631	502 939 829	L	Total carburant consommé	32
57	40	54	L/100	Carburant consommé moyenne	33
6,636	4,342	28,901	Nbre	Nombre de remorques	34
2.1	4.0	2.4	Nbre	Ratio remorques/tracteurs routiers	35
				Chauffeurs contractants	
725	49	5,542	Nbre	Nombre de chauffeurs contractants	36
65,046,587	4,156,622	291,989,459	\$	Coût des chauffeurs contractants	37
313	26	2,818	Nbre	Matériel en service (camions)	38
22 331 701	2 035 000	96 658 971	Km	Distance parcourue	39
433	23	2,640	Nbre	Matériel en service (tracteurs routiers)	40
51 832 854	4 301 131	176 284 126	Km	Distance parcourue	41
71 347	78 269	34 301	Km	Distance moyenne par camion	42
119 706	187 006	66 774	Km	Distance moyenne par tracteur routier	43
89,719	84,829	52,687	\$	Traitement moyen	44
				Moyen entreprise	
2,044,055	2,544,872	1,859,251	\$	Frais d'exploitation moyens par entreprise	45
30	56	34	Nbre	Nombre moyen d'employés par entreprise	46
43	101	54	Nbre	Nombre moyen d'unités par entreprise	47
51 955	58 024	48 227	Km	Distance moyenne par chauffeur	48
15.6	15.4	14.5		Rapport unités motorisées par mécanicien	49

1 Inclut mine, pêche, forestière, etc

- Owner operator expenses totalled \$292.0 million in 1988. This represented 6.3% of total operating expenses. Owner operators were used mainly by those in the manufacturing industry (\$81.7 million), and those carriers in the 'other' category, such as agriculture, utilities, food and beverage industries (\$67.9 million). Together they totalled 51.2% of all owner operator expenses.
- Private carriers associated with the manufacturing industry rented vehicles more extensively than carriers associated with other industry groups, with expenditures totalling over one-third of the total rental expenses of all industry groups.
- The average salary of mechanics was higher in comparison to the average salary of drivers in all industry groups. The highest average salary for drivers (\$32,773) was paid in the wholesale industry and the lowest in the retail sector. The mechanics were paid the highest (\$33,951) in the wholesale industry and lowest in the retail group.
- Total equipment operated in 1988 was 133,482 units, of which 9.3% were leased. A major proportion, 69.2% of total equipment, consisted of straight trucks, while road tractors accounted for 9.2% of the total.
- The total fuel consumed was 1.2 billion litres, of which 68.5% was diesel. The average cost of fuel was 40.9 cents per litre.
- The average distance travelled per straight truck was 23 856 km in 1988. Straight trucks, on the average, consumed 33.7 litres of fuel per 100 km.
- The average distance travelled per road tractor was 76 846 km, more than three times the average distance travelled per straight truck. Road tractors, on the average, consumed 53.5 litres of fuel per 100 km.
- Retail trade used its tractors most intensively, with the longest annual distance travelled of 136 628 km per road tractor. The trailer-to-tractor ratio was also the highest at 4:0.
- The average size of a private trucking carrier was \$1.9 million in terms of operating expenses. Firms associated with retail trade were the largest, with \$2.5 million in average operating expenses and 101 units of equipment. Carriers associated with government were also largest in terms of employees (62). Private truckers associated with the construction industry were the smallest, with average operating expenses of \$833,000, 14 employees and 32 pieces of equipment.
- Les dépenses au titre des chauffeurs contractants se sont chiffrées à \$292.0 millions de dollars en 1988, ce qui représente 6.3% du total des dépenses d'exploitation. Ce sont les industries manufacturières (81.7 millions de dollars) et les transporteurs des "autres" secteurs tels que l'agriculture, les services publics, l'alimentation et les boissons (67.9 millions de dollars) qui ont eu le plus recours aux services de chauffeurs contractants. Ces secteurs représentaient 51.2% de toutes les dépenses à ce titre.
- Les transporteurs pour compte propre qui travaillent dans les industries manufacturières ont loué beaucoup plus de véhicules que les transporteurs des autres secteurs leurs dépenses à ce titre représentant le tiers du total des dépenses de location.
- Pour l'ensemble des secteurs, le traitement moyen des mécaniciens était plus élevé que celui des chauffeurs. Le secteur du commerce de gros versaient le traitement moyen le plus élevé aux chauffeurs (\$32,773) et le secteur commerce de détail, le traitement le moins élevé. Les mécaniciens du secteur du commerce de gros gagnaient le traitement le plus élevé (\$33,951), et ceux du secteur du commerce de détail, le moins élevé.
- En 1988, les entreprises ont exploité au total 133,482 véhicules dont 9.3% étaient loués. Une grande partie du matériel, soit 69.2%, était des camions, tandis que 9.2% était des tracteurs routiers.
- Les entreprises de camionnage ont consommé 1.2 milliards de litres de carburant, dont 68.5% était du diesel. Le coût moyen du carburant était de 40.9 cents le litre.
- La distance moyenne parcourue par camion a été de 23 856 kilomètres en 1988. Les camions ont consommé en moyenne 33.7 litres de carburant par 100 kilomètres.
- La distance moyenne parcourue par tracteur routier a été de 76 846 kilomètres, plus de trois fois la distance parcourue par un camion. Les tracteurs routiers ont consommé en moyenne 53.5 litres de carburant par 100 kilomètres.
- C'est le secteur du commerce de détail qui a le plus utilisé ses tracteurs routiers, avec une distance annuelle parcourue de 136 628 kilomètres par tracteur routier. Le ratio remorque/tracteur était par ailleurs le plus élevé (4:0).
- En moyenne, chaque entreprise de camionnage pour compte propre a dépensé 1.9 millions de dollars en frais d'exploitation. Les entreprises du commerce de détail étaient les plus grandes sur le plan des dépenses d'exploitation moyennes (2.5 millions de dollars) et du nombre de véhicules (101). Les entreprises du secteur public étaient aussi les plus grandes sur le plan du nombre d'employés (62). Les plus petits transporteurs pour compte propre étaient ceux de l'industrie de la construction, avec des dépenses d'exploitation moyennes de \$833,000, du nombre d'employés moyens (14), et du nombre de véhicules moyens (32).

LOCAL AND INTERCITY CARRIERS

A comparison between local and intercity private freight carriers is presented in Figure 6.2. The following observations are made from an analysis of these data:

- There were 891 local carriers in 1988, with \$1.6 billion in operating expenses. This represents an average per firm of \$1.7 million.

TRANSPORTEURS LOCAUX ET INTERURBAINS

La figure 6.2 établit une comparaison entre les entreprises de camionnage pour compte propre locales et les entreprises interurbaines. De l'analyse de ces données se sont dégagées les observations suivantes:

- En 1988, il y avait 891 transporteurs locaux dont les dépenses d'exploitation totalisaient 1.6 milliards de dollars, soit en moyenne 1.7 millions par transporteur.

- The 1,596 intercity carriers had \$3.1 billion in operating expenses – an average per firm of \$1.9 million per firm. Intercity carriers represented 64.2% of the total number of carriers and 66.4% of the total operating expenses of the industry.
- By far, the biggest expense item for both intercity and local carriers was salaries of drivers on company payroll. The local carriers spent 41.3%, while intercity carriers spent 38.1% of their operating expenses on this item. As explained earlier, this proportion is high, as head office and other fixed costs may not be included in total operating expenses.
- The total number of employees in the private trucking industry was 84,091, of which 50,601, or 60.2%, were employed by intercity carriers. A major proportion of these employees consisted of drivers.
- The intercity carriers paid an average of \$31,592 to mechanics, \$30,636 to drivers and \$27,238 to other employees. The local carriers also paid the highest average salary (\$31,838) to mechanics, but the salary of drivers was less than the average salary of other employees (\$25,139 compared to \$25,253 for other employees).
- Road tractors operated by intercity carriers travelled an average of 81 713 km per year, over 3.2 times the annual average distance of straight trucks.
- Straight trucks operated by local carriers travelled an average distance of 21 529 km per year, 15.3% less than the 25 425 km of the intercity carriers. Local road tractors travelled an average 50 275 km per year.
- The average fuel consumption rate for straight trucks operated by local carriers was 36.6 L per 100 km, as compared to 32.0 L per 100 km for intercity carriers. The road tractor fuel consumption figures are also higher for the local carriers, at 55.2 L per 100 km, compared to 53.3 L per 100 km for intercity carriers.
- Intercity carriers utilized over five times more road tractors than local carriers (10,335 versus 1,893). The number of trailers was almost six times higher (24,638 versus 4,263). The tractor to trailer ratio was 2.4:1 for intercity carriers and 2.3:1 for local carriers.
- Intercity carriers spent 6.7% of their operating expenses on the purchase of owner operator services, while local carriers spent 5.5%. The cost of owner operators was \$0.99 per km for intercity carriers, while it was \$1.33 per km for local carriers. Owner operators working for intercity carriers earned an average of \$67,876, while those working for local carriers earned, on average, \$34,164 per year.
- The average distance per straight truck and per road tractor of owner operators employed by intercity carriers was approximately two and one half that operated by owner operators employed by local carriers.
- For the most part, local carriers were larger than intercity carriers, as measured in terms of average number of employees (38 vs 32), and average number of vehicles (56 vs 49). The average annual operating expenses per firm, however, were higher for intercity carriers than for local carriers (\$1.9 billion vs \$1.7 billion).
- Les 1,596 transporteurs interurbains ont déclaré 3.1 milliards de dollars en dépenses d'exploitation, soit en moyenne 1.9 millions par transporteur. Les transporteurs interurbains représentaient 64.2% du nombre total de transporteurs et 66.4% du total des dépenses d'exploitation du secteur.
- Les traitements des chauffeurs sur la liste de paye ont constitué la dépense la plus élevée tant pour les transporteurs locaux que pour les transporteurs interurbains (41.3% et 38.1% respectivement). Comme nous l'avons déjà mentionné, ces pourcentages sont élevés car les dépenses du siège social et les autres frais fixes peuvent ne pas être compris dans le total des dépenses d'exploitation.
- Le secteur du camionnage pour compte propre comptait au total 84,091 employés dont 50,601 ou 60.2% étaient à l'emploi de transporteurs interurbains. Une grande proportion de ces employés étaient des chauffeurs.
- Les transporteurs interurbains ont versé en moyenne \$31,592 aux mécaniciens, \$30,636 aux chauffeurs et \$27,238 aux autres employés. Les transporteurs locaux ont versé par ailleurs le traitement moyen le plus élevé aux mécaniciens, soit \$31,838, mais le traitement des chauffeurs était inférieur au traitement moyen des autres employés, soit \$25,139 par rapport à \$25,253 pour ces derniers.
- Les tracteurs routiers exploités par les transporteurs interurbains ont parcouru en moyenne 81 713 kilomètres par année, soit 3.2 fois la distance annuelle moyenne qu'ont parcourue les camions.
- Les camions exploités par les transporteurs locaux ont parcouru une distance moyenne de 21 529 kilomètres par année, soit 15.3% de moins que les 25 425 kilomètres des transporteurs interurbains; pour leur part, les tracteurs routiers exploités par les transporteurs locaux ont parcouru une distance moyenne de 50 275 kilomètres par année.
- Les camions exploités par les transporteurs locaux ont consommé en moyenne 36.6 litres de carburant par 100 kilomètres, comparativement à 32.0 litres par 100 kilomètres pour les transporteurs interurbains. La consommation de carburant est par ailleurs plus élevée pour les tracteurs routiers exploités par les transporteurs locaux (55.2 litres par 100 kilomètres) que pour ceux qui sont exploités par les transporteurs interurbains (53.3 litres par 100 kilomètres).
- Les transporteurs interurbains ont utilisé plus que cinq fois de tracteurs routiers que les transporteurs locaux (10,335 contre 1,893) et presque six fois plus de remorques (24,638 contre 4,263). Le ratio tracteur/ remorque était de 2.4:1 pour les transporteurs interurbains et de 2.3:1 pour les transporteurs locaux.
- Les transporteurs interurbains ont consacré 6.7% de leurs dépenses d'exploitation à l'achat de services de chauffeurs contractants, tandis que les transporteurs locaux ont consacré seulement 5.5% de leurs dépenses à ce titre. Le coût par kilomètre pour les services de chauffeurs contractants s'établissait à \$0.99 pour les transporteurs interurbains et à \$1.33 pour les transporteurs locaux. Les chauffeurs contractants qui travaillaient pour les transporteurs interurbains gagnaient en moyenne \$67,876 tandis que ceux qui travaillaient pour les transporteurs locaux gagnaient en moyenne \$34,164 par année.
- La distance moyenne qu'ont parcourue les chauffeurs contractants à l'emploi des transporteurs interurbains était approximativement deux fois et demi supérieure à celle des chauffeurs à l'emploi des transporteurs locaux.
- Les entreprises locales étaient plus grandes que les entreprises interurbains sur le plan du nombre moyen d'employés (38 contre 32), et du nombre moyen de véhicules (56 contre 49). Les dépenses d'exploitation moyennes annuelles étaient plus élevées pour les entreprises interurbains que entreprises locales (\$1.9 milliards contre 1.7 milliards de dollars).

Figure 6.2

Private Trucking, 1988: Summary Statistics – Local vs. Intercity Operators

Camionnage pour compte propre, 1988: Statistiques sommaires, exploitants locaux et interurbains

		Local	Intercity	Total
		Locaux	Interurbains	
Number of firms reporting – Nombre d'entreprises déclarantes	No. – nbre	891	1,596	2,487
Operating expense – Frais d'exploitation				
Drivers on company payroll – Chauffeurs (sur la liste de paye de la compagnie)	\$	642,836,309	1,168,447,812	1,811,284,121
Drivers leased – Chauffeurs loués	\$	3,157,334	40,809,867	43,967,201
Mechanics – Mécaniciens	\$	100,481,040	127,377,617	227,858,657
Others – Autres	\$	117,097,164	193,311,529	310,408,693
Fuel (including fuel tax) – Carburant (taxe comprise)	\$	143,059,799	365,623,129	508,682,928
Repairs and maintenance (including purchased repairs, tires and lubricants) – Réparations et entretien (y compris les réparations effectuées par quelqu'un d'autre, les pneus, les graisses lubrifiants)	\$	241,975,568	387,299,558	629,275,126
Owner operators – Chauffeurs contractants	\$	85,306,986	206,682,473	291,989,459
Purchased trans. railroad (piggyback) – Transport ferroviaire acheté (transport rail – route impliquant des remorques)	\$	18,000	33,025,416	33,043,416
Vehicle rent without drivers – Véhicules loués sans chauffeur	\$	26,167,396	131,038,539	157,205,935
Insurance and licence – Assurances et permis d'exploitation	\$	40,299,620	85,372,214	125,671,834
Depreciation on transport equipment – Amortissement du matériel de transport	\$	107,562,026	166,488,625	274,050,651
Other expenses – Autres frais	\$	47,738,685	162,779,606	210,518,291
Total Operating Expenses – Dépenses d'exploitation	\$	1,555,699,927	3,068,256,385	4,623,956,312
Employees/Compensation – Employés/Rémunération				
Drivers – Chauffeurs	No. – nbre	25,697	39,472	65,169
Salary and wages – Salaire et traitements	\$	645,993,643	1,209,257,679	1,855,251,322
Average salary – Traitement moyen	\$	25,139	30,636	28,468
Mechanics – Mécaniciens	No. – nbre	3,156	4,032	7,188
Salary and wages – Salaire et traitements	\$	100,481,040	127,377,617	227,858,657
Average salary – Traitement moyen	\$	31,838	31,592	31,700
Other – Autres	No. – nbre	4,637	7,097	11,734
Salary and wages – Salaire et traitements	\$	117,097,164	193,311,529	310,408,693
Average salary – Traitement moyen	\$	25,253	27,238	26,454
Equipment operated (owned or leased), distance travelled and fuel consumed – Matériel en service (possédé ou loué), distance parcourue et carburant consommé				
Straight trucks – Camions	No. – nbre	37,177	55,176	92,353
Total distance travelled – Total distance parcourue	Km	800 370 643	1 402 844 496	2 203 215 139
Average distance per unit – Distance moyenne par unité	Km	21 529	25 425	23 856
Total fuel consumed – Total carburant consommé	L	292 918 515	448 606 300	741 524 815
Average fuel consumption – Carburant consommé moyenne	L/100 km	36.6	32.0	33.7
Tractors – Tracteurs routiers	No. – nbre	1,893	10,335	12,228
Total distance travelled – Total distance parcourue	Km	95 170 776	844 500 705	939 671 481
Average distance per unit – Distance moyenne par unité	Km	50 275	81 713	76 846
Total fuel consumed – Total carburant consommé	L	52 505 954	450 433 875	502 939 829
Average fuel consumption – Carburant consommé moyenne	L/100 km	55.2	53.3	53.5
Number of trailers – Nombre de remorques	No. – nbre	4,263	24,638	28,901
Trailer to tractor ratio – ratio remorques/tracteurs routiers	No. – nbre	2.3	2.4	2.4
Owner Operators – Chauffeurs contractants				
Number of owner operators – Nombre de chauffeurs contractants	No. – nbre	2,497	3,045	5,542
Cost of owner operators – Coût des chauffeurs contractants	\$	85,306,986	206,682,473	291,989,459
Equipment operated (straight trucks) – Matériel en service (Camions)	No. – nbre	1,629	1,189	2,818
Distance travelled – Distance parcourue	Km	36 709 058	59 949 913	96 658 971
Average distance travelled per truck – Distance moyenne parcourue par camion	Km	22 535	50 420	34 301
Equipment operated (tractors) – Matériel en service (tracteurs routiers)	No. – nbre	888	1,752	2,640
Distance travelled – Distance parcourue	Km	27 465 286	148 818 840	176 284 126
Average distance travelled per tractors – Distance moyenne parcourue par tracteur routier	Km	30 929	84 942	66 774
Average salary – Traitement moyen	\$	34,164	67,876	52,687
Average Firm Size – Taille moyenne de l'entreprise				
Average operating expense per firm – Frais d'exploitation moyenne par entreprise	\$	1,746,016	1,922,466	1,859,251
Average number of employees per firm – Nombre moyen d'employés par entreprise	No. – nbre	38	32	34
Average number of equipment per firm – Nombre moyen d'unités par entreprise	No. – nbre	49	56	54
Average distance per driver – Distance moyenne par chauffeur	Km	34 850	56 935	48 227
Power units/mechanics ratio – Rapport unités motorisées/mécanicien	No. – nbre	12.4	16.2	14.5

OPERATING EXPENSES BY PROVINCE OR TERRITORY OF DOMICILE

The operating expenses of private carriers, according to their province or territory of domicile, are presented in Figure 6.3.

- Operating expenses in excess of \$4.6 billion were spent by the 2,487 reporting carriers. The average-size private trucking firm in Canada, measured in terms of total operating expenses, was \$1.9 million. The average size ranged between \$0.7 million in Prince Edward Island and \$2.4 million in Ontario.
- Carriers domiciled in Ontario accounted for 34.0% of the total number of carriers, representing 43.8% of total industry operating expenses, or \$2,025 million. Québec based carriers accounted for another 31.0% of the carriers and 24.2% of the industry operating expenses, or \$1,117 million.

EMPLOYMENT

Information concerning employees and their compensation is provided in Figure 6.4.

- The private trucking industry employed 84,091 people and paid almost \$2.4 billion in compensation, an average of \$28,463 per employee. This, however, is an understatement since the average represents both full and part-time employees, without taking into consideration the reduced hours worked by part-time employees. Also, some head office employees are not accounted for.
- Approximately 77.5% of all employees were classified as drivers, 8.5% as mechanics and 14.0% as 'other' employees.
- The highest average annual wage was paid by carriers domiciled in Yukon and Northwest Territories (\$75,857), while the lowest was paid by carriers domiciled in the Prince Edward Island (\$18,466).
- The average annual wage paid to company drivers was \$28,469, \$28,458 to leased drivers, \$31,700 to mechanics and \$26,454 to 'other' employees.
- The largest number of people were employed by Ontario-based carriers (43.1% of all employees), followed by Québec (24.2%), Alberta (14.6%), and British Columbia (8.3%).
- The average number of employees per carrier for Canada was 34, with 26 drivers, 3 mechanics and 5 'other' employees.
- The national average ratio of full-time employees to part-time employees was 6:1. This ratio was 19:1 for Yukon and Northwest Territories and 12:1 for British Columbia.

DÉPENSES D'EXPLOITATION SELON LA PROVINCE OU LE TERRITOIRE DE DOMICILE

Les dépenses d'exploitation des transporteurs pour compte propre, selon la province ou le territoire de domicile, sont présentées à la figure 6.3.

- Les dépenses d'exploitation des 2,487 entreprises déclarantes ont dépassé 4.6 milliards de dollars. En moyenne, chaque entreprise de camionnage pour compte propre a dépensé 1.9 millions de dollars en frais d'exploitation. La moyenne de ces dépenses allait de 0.7 millions de dollars à l'Île-du-Prince-Édouard à 2.4 millions de dollars en Ontario.
- Les transporteurs domiciliés en Ontario représentaient 34.0% du nombre total de transporteurs et 43.8% du total des dépenses d'exploitation du secteur ou \$2,025 millions de dollars. Les transporteurs domiciliés au Québec représentaient un autre 31.0% des transporteurs et 24.2% des dépenses d'exploitation du secteur ou \$1,117 millions de dollars.

EMPLOI

Les renseignements sur les employés et leur rémunération sont présentés à la figure 6.4.

- Le secteur du camionnage pour compte propre employait 84,091 personnes qui ont touché presque 2.4 milliards de dollars en rémunération, ce qui représente en moyenne \$28,463 par employé. Ces chiffres sont cependant une sous-estimation car la moyenne représente tant les employés à plein temps qu'à temps partiel, sans tenir compte des heures travaillées par les employés à temps partiel et de certains employés du siège social.
- Environ 77.5% de l'ensemble des employés étaient classés dans la catégorie des chauffeurs, 8.5% dans celle des mécaniciens et 14.0% dans celle des "autres" employés.
- Le plus élevé salaire annuel moyen a été versé par les transporteurs domiciliés à Yukon et Territoires du Nord-Ouest (\$75,857) et le plus bas, par les transporteurs domiciliés à l'Île-du-Prince-Édouard (\$18,466).
- Le salaire annuel moyen des chauffeurs était de \$28,469, celui des chauffeurs loués, de \$28,458, celui des mécaniciens, de \$31,700, et celui des "autres" employés, de \$26,454.
- Les transporteurs de l'Ontario comptaient le plus grand nombre d'employés (43.1% de l'ensemble des travailleurs). Venaient ensuite les transporteurs du Québec (24.2%), de l'Alberta (14.6%) et de la Colombie-Britannique (8.3%).
- Le nombre moyen d'employés par transporteur au Canada était de 34, soit 26 chauffeurs, 3 mécaniciens et 5 "autres" employés.
- Le ratio employés à plein temps/employés à temps partiel était de 6:1 à l'échelle nationale, de 19:1 au Yukon et Territoires du Nord-Ouest et de 12:1 en Colombie-Britannique.

Figure 6.3

Private Trucking, 1988: Operating Expenses by Province or Territory of Domicile

Camionnage pour compte propre, 1988: Frais d'exploitation selon la province ou le territoire de domicile

	Canada	Newfound- land Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince- Édouard	Nova Scotia Nouvelle- Écosse
		number – nombre		
Firms reporting – Entreprises déclarantes	2,487	38	18	96
Salaries and wages – Salaires et traitements		dollars		
Drivers on company payroll – Chauffeurs sur la liste de paie de la compagnie	1,811,284,121	16,146,921	3,015,546	31,343,240
Drivers leased – Chauffeurs loués	43,967,201	–	–	149,133
Mechanics – Mécaniciens	227,858,657	4,463,948	1,029,278	4,223,841
Others – Autres	310,408,693	1,636,664	1,125,700	3,453,548
Fuel (including fuel tax) – Carburant (taxe comprise)	508,682,928	8,296,512	2,192,776	12,724,127
Repairs and maintenance (including purchased repairs, tires and lubricants) – Réparations et entretien (y compris les réparations effectuées par quelqu'un d'autre, les pneus, les lubrifiants)	629,275,126	9,660,465	2,045,748	16,382,100
Broker operators – Chauffeurs contractants	291,989,459	3,088,266	1,014,268	17,265,424
Purchased trans. railroad (piggyback) – Transport ferro- viaire acheté (transport rail-route avec remorques)	33,043,416	–	100,000	–
Vehicle rent without drivers – Véhicules loués sans chauffeur	157,205,935	1,037,233	95,400	880,765
Insurance and licenses – Assurance et permis d'exploitation	125,671,834	946,208	340,532	2,743,037
Depreciation on transport equipment – Amortissement du matériel de transport	274,050,651	1,473,208	762,490	7,972,685
Other expenses – Autres frais	210,622,636	231,564	160,193	3,057,664
Total operating expenses – Total des frais d'exploitation	4,623,582,351	46,980,989	11,881,931	100,195,564
		New Brunswick Nouveau- Brunswick	Québec Ontario	Manitoba
		number – nombre		
Firms reporting – Entreprises déclarantes	49	763	845	76
Salaries and wages – Salaires et traitements		dollars		
Drivers on company payroll – Chauffeurs sur la liste de paie de la compagnie	20,029,336	425,465,889	879,164,753	51,560,504
Drivers leased – Chauffeurs loués	354,937	13,494,593	25,454,135	58,324
Mechanics – Mécaniciens	3,904,550	72,401,608	76,348,896	5,938,116
Others – Autres	4,529,058	58,376,364	126,776,885	4,811,900
Fuel (including fuel tax) – Carburant (taxe comprise)	9,172,423	144,037,969	208,224,480	17,219,595
Repairs and maintenance (including purchased repairs, tires and lubricants) – Réparations et entretien (y compris les réparations effectuées par quelqu'un d'autre, les pneus, les lubrifiants)	15,166,352	187,980,888	226,712,517	16,114,109
Broker operators – Chauffeurs contractants	6,917,149	45,795,802	118,652,275	6,528,047
Purchased trans. railroad (piggyback) – Transport ferro- viaire acheté (transport rail-route avec remorques)	–	295,940	25,839,107	1,127,283
Vehicle rent without drivers – Véhicules loués sans chauffeur	1,534,478	43,617,587	90,155,656	2,230,752
Insurance and licenses – Assurance et permis d'exploitation	2,223,707	32,007,465	58,404,425	3,259,099
Depreciation on transport equipment – Amortissement du matériel de transport	4,499,263	69,417,265	109,437,311	4,751,252
Other expenses – Autres frais	1,176,489	24,036,049	79,594,311	1,003,402
Total operating expenses – Total des frais d'exploitation	69,507,742	1,116,927,429	2,024,655,606	114,233,212

Figure 6.3

Private Trucking, 1988: Operating Expenses by Province or Territory of Domicile – Concluded
Camionnage pour compte propre, 1988: Frais d'exploitation selon la province ou le territoire de domicile – fin

	Saskat- chewan	Alberta	British Columbia Colombie- Britannique	Yukon and Northwest Territories Yukon et Territoires du Nord-Ouest
	number – nombre			
Firms reporting – Entreprises déclarantes	83	319	195	5
Salaries and wages – Salaires et traitements				
	dollars			
Drivers on company payroll – Chauffeurs sur la liste de paie de la compagnie	28,700,979	219,855,828	134,751,458	1,249,667
Drivers leased – Chauffeurs loués	200,000	1,549,745	2,664,479	41,855
Mechanics – Mécaniciens	3,625,346	28,401,272	26,941,035	580,767
Others – Autres	4,868,913	47,036,842	57,350,287	442,532
Fuel (including fuel tax) – Carburant (taxe comprise)	12,921,403	59,781,976	33,601,070	510,597
Repairs and maintenance (including purchased repairs, tires and lubricants) – Réparations et entretien (y compris les réparations effectuées par quelqu'un d'autre, les pneus, les lubrifiants)	15,251,631	79,793,014	59,279,995	888,307
Broker operators – Chauffeurs contractants	15,277,062	56,155,349	21,295,817	–
Purchased trans. railroad (piggyback) – Transport ferro- viaire acheté (transport rail-route avec remorques)	–	72,000	5,609,086	–
Vehicle rent without drivers – Véhicules loués sans chauffeur	1,876,592	12,167,770	3,474,302	135,400
Insurance and licenses – Assurance et permis d'exploitation	4,126,767	13,182,928	8,299,504	138,162
Depreciation on transport equipment – Amortissement du matériel de transport	10,214,250	51,119,573	14,166,059	237,295
Other expenses – Autres frais	1,697,546	91,153,171	8,194,437	317,810
Total operating expenses – Total des frais d'exploitation	98,760,489	660,269,468	375,627,529	4,542,392

Camionnage pour compte propre, 1988: Statistiques de l'emploi selon la province ou le territoire de domicile

136

Figure 6.4

Private Trucking, 1988: Employment Statistics by Province or Territory of Domicile – Concluded
Camionnage pour compte propre, 1988: Statistiques de l'emploi selon la province ou le territoire de domicile – fin

		Saskatchewan	Alberta
Firms reporting – Entreprises déclarantes	No. – Nbre	83	319
Drivers – full-time – Chauffeurs à temps plein	" "	827	6,873
Drivers – part-time – Chauffeurs à temps partiel	" "	227	2,957
Drivers – compensation – Chauffeurs – rémunération	\$	28,700,979	219,855,828
Drivers leased – full-time – Chauffeurs loués à temps plein	No. – Nbre	6	48
Drivers leased – part-time – Chauffeurs loués à temps partiel	No. – Nbre	2	12
Drivers leased – compensation – Chauffeurs loués – rémunération	\$	200,000	1,549,745
Drivers – total compensation – Chauffeurs – rémunération totale	\$	28,900,979	221,405,573
Mechanics – full-time – Mécaniciens à temps plein	No. – Nbre	109	785
Mechanics – part-time – Mécaniciens à temps partiel	" "	42	73
Mechanics – total compensation – Mécaniciens – rémunération totale	\$	3,625,346	28,401,272
Other – full-time – Autres à temps plein	No. – Nbre	151	1,396
Other – part-time – Autres à temps partiel	" "	32	174
Other – total compensation – Autres – rémunération totale	\$	4,868,913	47,036,842
Total – full-time – Total à temps plein	No. – Nbre	1,093	9,102
Total – part-time – Total à temps partiel	" "	303	3,216
Grand total – employees – employés	" "	1,396	12,318
Grand total – compensation – rémunération	\$	37,395,238	296,843,687
Average salary/employee – Traitement moyen des employés	\$	26,787	24,098
		British Columbia	Yukon and Northwest Territories
		Colombie-Britannique	Yukon et Territoires du Nord-Ouest
Firms reporting – Entreprises déclarantes	No. – Nbre	195	5
Drivers – full-time – Chauffeurs à temps plein	" "	3,808	31
Drivers – part-time – Chauffeurs à temps partiel	" "	372	2
Drivers – compensation – Chauffeurs – rémunération	\$	134,751,458	1,249,522
Drivers leased – full-time – Chauffeurs loués à temps plein	No. – Nbre	52	1
Drivers leased – part-time – Chauffeurs loués à temps partiel	No. – Nbre	12	1
Drivers leased – compensation – Chauffeurs loués – rémunération	\$	2,664,479	41,855
Drivers – total compensation – Chauffeurs – rémunération totale	\$	137,415,937	1,291,522
Mechanics – full-time – Mécaniciens à temps plein	No. – Nbre	709	13
Mechanics – part-time – Mécaniciens à temps partiel	" "	27	0
Mechanics – total compensation – Mécaniciens – rémunération totale	\$	26,941,035	580,767
Other – full-time – Autres à temps plein	No. – Nbre	1,887	11
Other – part-time – Autres à temps partiel	" "	130	0
Other – total compensation – Autres – rémunération totale	\$	57,350,287	442,532
Total – full-time – Total à temps plein	No. – Nbre	6,456	56
Total – part-time – Total à temps partiel	" "	541	3
Grand total – employees – employés	" "	6,997	59
Grand total – compensation – rémunération	\$	221,707,259	2,241,765
Average salary/employee – Traitement moyen des employés	\$	31,686	75,857

FUEL

Figure 6.5 presents data on the amount of fuel consumed, by type of fuel and the total fuel cost, and by province and territory of domicile of the carrier.

- The industry consumed 1.2 billion litres of fuel, of which 68.5% was diesel, 26.2% was gasoline, 4.9% was propane and 0.4% was natural gas. Carriers domiciled in Québec and Ontario accounted for 54.3% of the total gasoline and 74% of the total diesel consumption. Ontario domiciled carriers accounted for 64.5% of the total propane consumption or 39.7 million litres, while carriers based in British Columbia were the biggest consumers of natural gas, using more than half the total 5.1 million litres consumed.
- The average fuel cost in Canada was 40.9 cents per litre. The average varied from a low of 36.7 cents per litre in Alberta to a high of 49.9 cents per litre in Prince Edward Island.
- At the national level, private carriers consumed 40.2 litres of fuel per 100 kilometres. The fuel consumption varied from a low of 20.8 litres per 100 kilometres for Yukon and Northwest Territories based carriers to a high of 44.0 litres per 100 kilometres for Québec based carriers.

CARBURANT

La figure 6.5 présente les données sur la quantité de carburant consommée, selon le type de carburant et le coût total du carburant, et selon la province et le territoire de domicile du transporteur.

- Les entreprises de camionnage ont consommé 1.2 milliards de litres de carburant, dont 68.5% était du diesel, 26.2% de l'essence, 4.9% du propane et 0.4% du gaz naturel. Les transporteurs domiciliés en Ontario et Québec ont consommé 54.3% de l'essence et 74% du diesel. Les transporteurs domiciliés en Ontario ont consommé 64.5% du propane ou 39.7 millions de litres, pendant que les transporteurs domiciliés en Colombie-Britannique ont consommé le plus de gaz naturel, plus que la moitié de 5.1 millions de litres à l'échelle nationale.
- Le coût moyen du carburant au Canada était de 40.9 cents le litre. La moyenne allait de 36.7 cents le litre en Alberta à 49.9 cents le litre à l'Île-du-Prince-Édouard.
- À l'échelle nationale, les transporteurs pour compte propre ont consommé 40.2 litres de carburant par 100 kilomètres. La consommation a varié, allant de 20.8 litres par 100 kilomètres pour les transporteurs domiciliés au Yukon et Territoires du Nord-Ouest à 44.0 litres pour les transporteurs domiciliés en Québec.

Figure 6.5

Private Trucking, 1988: Fuel Consumption and Fuel Expenses by Province or Territory of Domicile Camionnage pour compte propre, 1988: Consommation et dépenses de carburant, selon la province ou le territoire de domicile

	Firms reporting Entreprises déclarantes	Gasoline Essence	Diesel	Propane	Natural gas Gaz naturel	Total	Fuel cost total Coût total du carburant
	No. - Nbre	Litres	Litres	Litres	Litres	Litres	\$
Newfoundland - Terre-Neuve	38	8 624 577	8 902 904	21 277	-	17 548 758	8,296,512
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	18	1 350 234	3 043 192	-	-	4 393 426	2,192,776
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	96	7 719 715	19 926 772	19 384	-	27 665 871	12,724,127
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	49	7 968 617	12 610 859	245 250	-	20 824 726	9,172,423
Québec	763	64 229 499	246 133 841	2 024 435	61 629	312 449 404	144,037,969
Ontario	845	112 793 843	384 736 608	39 666 261	996 280	538 192 992	208,224,480
Manitoba	76	16 230 428	24 211 616	945 393	-	41 387 437	17,219,595
Saskatchewan	83	10 466 661	21 166 218	951 819	-	32 584 698	12,921,403
Alberta	319	66 919 646	84 590 063	10 103 957	1 301 936	162 915 602	59,781,976
British Columbia - Colombie-Britannique	195	29 234 231	46 225 128	7 444 709	2 752 013	85 438 524	33,601,070
Yukon and Northwest Territories - Yukon et Territoires du Nord-Ouest	5	525 665	537 541	-	-	1 063 206	510 597
Canada Total	2,487	326 063 116	852 084 742	61 422 485	5 111 858	1 244 464 644	508,682,928

Figure 6.6

Private Trucking, 1988: Estimated Distance Travelled in Province(s), Territories and United States
Camionnage pour compte propre, 1988: Distance estimative parcourue dans les provinces, les territoires et les États-Unis

	Number of firms operating in each region	Distance travelled
	Nombre d'entreprises opérant dans chaque région	Distance parcourue
	No. - Nbre	km
Newfoundland - Terre-Neuve	94	57 390 992
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	83	11 656 934
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	226	92 874 134
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	232	76 754 462
Québec	982	709 688 762
Ontario	1 096	1 225 445 521
Manitoba	189	106 147 620
Saskatchewan	243	126 561 905
Alberta	443	438 718 294
British Columbia - Colombie-Britannique	324	246 066 784
Yukon and Northwest Territories - Yukon et Territoires du Nord-Ouest	38	5 107 057
United States - États-Unis	198	474 155
Total¹	2,487	3 142 886 620
CANADA TOTAL¹	2,487	3 096 412 465

¹ This is the number of firms operating in Canada and not the sum of the number of carriers operating in each area

¹ Ceci est le nombre d'entreprises opérant au Canada, et non la somme des transporteurs opérant dans chaque région

DISTANCE TRAVELLED

Summary information, on the distance travelled and the number of carriers operating in each province, territory and the United States by private trucking fleets (excluding owner operators) is provided in Figure 6.6.

- Of the 3.1 billion km travelled by all power units, 39.6% of the distance was travelled in Ontario, 22.9% in Québec, 14.2% in Alberta and 7.9% in British Columbia. Canadian-domiciled carriers also travelled 46.5 million km in the United States, which represents 1.5% of the total kilometres travelled by Canadian carriers.
- A total of 845 carriers operated in the province of Ontario, while 763 carriers operated in the province of Québec.

EQUIPMENT OPERATED

Data presented in Figure 6.7 describe in detail the types of equipment operated by private truckers.

- The private trucking industry operated a total of 133,482 units of equipment, consisting of 92,353 straight trucks, 12,228 road tractors and 28,901 trailers.
- At the national level, 12,381 or 9.2% of all equipment operated was leased. Of the total leased units, 56.8% were straight trucks, 18.1% were linehaul tractors, 2.8% were city tractors, and 22.3% were trailers. Ontario domiciled carriers leased 50.9% of the total leased equipment.
- Of the 92,353 straight trucks operated, 30.3% were vans and 34.4% were pick-up trucks. Of the straight trucks operated, 7.6% were leased.

DISTANCE PARCOURUE

La figure 6.6 donne des renseignements sommaires sur la distance parcourue et le nombre de transporteurs dans chaque province, chaque territoire, et aux États-Unis, selon le parc de véhicules des transporteurs pour compte propre (chauffeurs contractants non compris).

- L'ensemble des unités motorisées ont parcouru 3.1 milliards de kilomètres, 39.6% de cette distance ayant été parcourue en Ontario, 22.9% au Québec, 14.2% en Alberta et 7.9% en Colombie-Britannique. Les transporteurs domiciliés au Canada ont également parcouru 46.5 millions de kilomètres aux États-Unis, ce qui représente 1.5% du nombre total de kilomètres parcourus par les transporteurs canadiens.
- Au total, 845 transporteurs travaillaient dans la province de l'Ontario et 763, dans la province du Québec.

MATÉRIEL EN SERVICE

Les données de la figure 6.7 décrivent en détail le genre de matériel exploité par les transporteurs pour compte propre.

- Les transporteurs pour compte propre ont exploité au total 133,482 véhicules, dont 92,353 camions, 12,228 tracteurs routiers, et 28,901 remorques.
- À l'échelle nationale, 12,381 véhicules étaient loués, soit 9.2% de tout le matériel en service: 56.8% étaient des camions, 18.1% des tracteurs routiers de longue distance, 2.8% des tracteurs routiers de ville et 22.3% des remorques. Les transporteurs domiciliés en Ontario ont loué 50.9% de tout le matériel loué.
- Des 92,353 camions exploités, 30.3% étaient des fourgons et 34.4% des camionnettes. De l'ensemble des camions exploites, 7.6% étaient loués.

Figure 6.7

Private Trucking, 1988: Equipment Operated

Trucks Reporting, 1987 - 1990 (continued)																	
		Canada				New-found-land		Prince Edward Island		Nova Scotia		New-Brunswick		Québec		Ontario	
No.						Terre-Neuve		Île-du-Prince-Édouard		Nouvelle-Écosse		Nouveau-Brunswick					
number - nombre																	
1	Firms reporting	2,487				38		18		96		49		763		845	
2	Straight trucks	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)
3	Van-under 10,000 lbs. (4 540 kg)	16,313	1,094	403	64	75	-	356	1	225	11	3,255	199	6,826	578		
4	Van-over 10,000 lbs. (4 540 kg)	8,735	1,925	117	-	76	1	248	3	95	16	2,936	595	3,162	1,011		
5	Rack and flatbed	4,819	183	51	1	27	-	128	5	203	4	675	20	1,491	106		
6	Tank	2,388	287	3	-	3	-	39	1	67	-	558	48	773	210		
7	Dump	9,150	331	255	-	19	1	255	2	180	4	2,355	112	3,758	200		
8	Pick-ups	29,314	2,431	666	46	87	2	646	40	1,029	76	5,269	400	7,603	760		
9	Others	14,602	777	195	20	45	1	259	35	291	19	2,010	263	8,055	267		
10	Total	85,325	7,028	1,690	131	332	5	1,931	87	2,090	130	17,064	1,637	31,668	3,132		
Road tractors																	
11	Linehaul	6,940	2,246	61	-	43	-	222	16	122	17	1,605	517	3,043	1,467		
12	City	2,700	342	13	-	6	4	40	1	19	1	913	151	917	159		
13	Total	9,640	2,588	74	-	49	4	262	17	141	18	2,518	668	3,960	1,626		
Trailers (semi and full)																	
14	Van	13,359	1,982	70	-	27	-	104	-	125	17	2,714	729	7,960	1,106		
15	Rack and flatbed	6,217	277	42	-	35	-	154	10	105	4	1,865	181	2,285	62		
16	Tank	1,920	160	15	-	5	-	45	-	4	-	498	50	743	92		
17	Dump	2,080	35	19	-	16	-	97	-	51	-	539	13	892	19		
18	Others	2,561	311	-	-	8	-	63	4	8	-	617	16	960	264		
20	Total	26,136	2,765	146	-	91	-	463	14	293	21	6,233	989	12,839	1,543		
21	GRAND TOTAL	121,101	12,381	1,910	131	472	9	2,656	118	2,524	169	25,815	3,294	48,467	6,301		

(1) Owned

(2) Leased

Figure 6.7

Camionnage pour compte propre, 1988: Matériel en service

Manitoba		Saskatchewan		Alberta		British Columbia Colombie-Britannique		Yukon and N.W.T. Yukon et T. N.-O.			No
number - nombre											
76		83		319		195		5		Entreprises déclarantes	1
(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	Camions	2
539	34	142	3	3,000	155	1,488	46	4	3	Fourgons moins de 10,000 lbs. (4 540 kg)	3
157	35	188	45	812	114	944	105	-	-	Fourgons plus de 10,000 lbs. (4 540 kg)	4
125	-	143	1	1,478	33	485	13	13	-	Plats et à ridelles	5
120	-	126	-	543	22	151	6	5	-	Citerne	6
337	-	175	4	999	4	812	4	5	-	À benne	7
1,705	13	928	134	7,207	745	4,110	186	64	29	Pick-up	8
438	64	306	-	2,211	96	784	12	8	-	Autres	9
3,421	146	2,006	187	16,250	1,169	8,774	372	99	32	Total	10
Tracteurs routiers											
305	45	342	23	777	124	407	37	13	-	De longue distance	11
81	-	48	3	285	15	378	8	-	-	De ville	12
386	45	390	26	1,062	139	785	45	13	-	Total	13
Remorques et semi-remorques											
263	24	497	12	842	79	757	15	-	-	Fourgons	14
259	-	197	3	842	12	424	5	9	-	Plats et à ridelles	15
77	2	145	-	268	14	117	2	3	-	Citerne	16
111	2	105	1	132	-	107	-	11	-	À benne	17
127	1	129	6	376	5	273	15	-	-	Autres	18
837	29	1,073	22	2,460	110	1,678	37	23	-	Total	19
4,644	220	3,469	235	19,772	1,418	11,237	454	135	32	TOTAL GÉNÉRAL	20

(1) Possèdes

(2) Loues

- Carriers domiciled in Ontario leased 29.1% of the total road tractors operated in that province, and Québec carriers leased 21.6% of their total. These two provinces account for 2,294, or 88.6%, of the total leased tractors. Of the total road tractors operated, 75.1% were linehaul tractors.
- Of the 28,901 trailers operated, 53.1% were van trailers and 22.5% were rack and flatbed trailers. Ontario-based carriers leased 56.0% of the leased trailers, and Québec based carriers another 35.8%.
- The overall trailer-to-tractor ratio for Canada was 2.4:1. This varied from a high of 2.6:1 for Saskatchewan and Ontario to a low of 1.7:1 for the Newfoundland and Prince Edward Island based carriers.

Figure 6.8 presents a summary of the private trucking fleet by age.

- A major portion, 51.1% of total equipment operated, was between 2-6 years old, 25.1% was between 7-11 years old, 11.4% was 12 years or over and the remaining 12.3% was 1 year old.
- 57.7% of owned trailers were seven or more years old, 26.0% were twelve or more years old.
- 27.1% of leased vehicles were one year old, 85.7% were under six years old.
- 40.5% of owned road tractors were seven or more years old.

EQUIPMENT OPERATED, DISTANCE TRAVELLED, AND TYPE OF FUEL CONSUMED

Figure 6.9 relates information about equipment operated to distances travelled and fuel consumed.

- Straight trucks travelled over twice as far annually as road tractors, while the use of diesel fuel was more prevalent among road tractors than straight trucks. The average distance travelled per straight truck was 25 821 Km per year and 97 476 km per year for road tractors.
- Approximately 42.8% of fuel consumed by straight trucks was gasoline; 48.4% was diesel and 8.2% was propane. The average distance travelled by gasoline-fuelled straight trucks was 21 438 km per year, with an average fuel consumption rate of 28.7 L per 100 km. For diesel-fuelled trucks, the corresponding numbers were 28 448 km per year and 39.3 L per 100 km, and for propane-fuelled trucks 21 767 km per year and 35.4 L per 100 km.
- In contrast to straight trucks, 98.1% of fuel consumed by road tractors was diesel fuel. The average distance travelled by diesel-powered road tractors was 77 316 km per year and the average fuel consumption rate was 53.6 L per 100 km. Corresponding numbers for gasoline-fuelled tractors were 63 998 km per year and 47.5 L per 100 km. Propane-fuelled tractors averaged 23 705 km per year and the average fuel consumption rate was 78.3 L per 100 km.

- Les transporteurs ontariens ont loué 29.1% du nombre total de tracteurs routiers qu'ils exploitaient, et les transporteurs du Québec en ont loué 21.6%. Ces deux provinces ont loué 88.6% du nombre total de tracteurs routiers exploités (2,294 véhicules). Du nombre total de tracteurs routiers exploités, 75.1% étaient des tracteurs de longue distance.
- Des 28,901 remorques exploitées, 53.1% étaient des fourgons et 22.5% étaient des remorques à ridelles et à plates-formes. Les transporteurs de l'Ontario ont loué 56.0% des remorques et les transporteurs du Québec, 35.8%.
- Le ratio remorque/tracteur, pour l'ensemble du Canada, était de 2.4:1. Il variait de 2.6:1 pour les transporteurs du Saskatchewan et de l'Ontario à 1.7:1 pour les transporteurs de Terre-Neuve et l'Île-du-Prince-Édouard.

La figure 6.8 présente des données sommaires sur l'âge du parc de véhicules exploité par les transporteurs pour compte propre.

- Une grande partie (51.1%) de l'ensemble du matériel exploité avait de 2 à 6 ans, 25.1% avait de 7 à 11 ans, 11.4% avait 12 ans ou plus et l'autre 12.3% avait 1 an.
- De toutes les remorques possédées par les transporteurs, 57.7% avaient sept ans ou plus et 26.0%, douze ans ou plus.
- De tous les véhicules loués, 27.1% avaient un an et 85.7% moins de six ans.
- De tous les tracteurs routiers possédés par les transporteurs, 40.5% avaient sept ans ou plus.

MATÉRIEL EN SERVICE, DISTANCE PARCOURUE ET TYPE DE CARBURANT CONSOMMÉ

La figure 6.9 établit un rapport entre, d'une part, les données sur le matériel en service et, d'autre part, la distance parcourue et le carburant consommé.

- Les camions ont parcouru deux fois plus de kilomètres par année que les tracteurs routiers, mais les tracteurs routiers ont utilisé plus souvent de diesel. En moyenne, chaque camion a parcouru 25 821 kilomètres par année et chaque tracteur routier, 97 476 kilomètres par année.
- Environ 42.8% du carburant consommé par les camions était de l'essence, 48.4% du diesel et 8.2% du propane. En moyenne, les camions à essence ont parcouru 21 438 kilomètres par année et ont consommé 28.7 litres par kilomètre. Les camions à diesel et les camions à propane, pour leur part, ont parcouru respectivement 28 448 kilomètres et 21 767 kilomètres par année et consommé 39.3 litres et 35.4 litres par 100 kilomètres.
- Contrairement aux camions, les tracteurs routiers ont consommé 98.1% de diesel. En moyenne, les tracteurs routiers à diesel ont parcouru 77 316 kilomètres par année et consommé 53.6 litres par 100 kilomètres. Les chiffres correspondants pour les tracteurs à essence sont 63 998 kilomètres par année et 47.5 litres par 100 kilomètres, et pour les tracteurs au propane, 23 705 kilomètres par année et 78.3 litres par 100 kilomètres.

Figure 6.8

Private Trucking, 1988: Equipment Operated By Model Year

Camionnage pour compte propre, 1988: Matériel en service selon l'année des modèles

Model year L'année des modèles	Light-trucks-no. under 10,000 lbs. (4 540 kg)		Trucks-no. over 10,000 lbs. (4 540 kg)		Road-tractors-no.		Trailers-no.	
	Camions légers-nbre moins de 10,000 lbs (4 540 kg)		Camions-nbre plus de 10,000 lbs (4 540 kg)		Tracteurs routiers- nbre		Remorques-nbre	
	Owned	Leased	Owned	Leased	Owned	Leased	Owned	Leased
	Possédés	Loués	Possédés	Loués	Possédés	Loués	Possédés	Loués
Number – Nombre								
Prior to 1978 – Précédent 1978	2,532	89	4,526	92	1,066	26	6,784	161
1978 to/à 1982	10,861	286	10,003	416	2,839	310	8,303	533
1983 to/à 1987	32,183	2,418	14,683	1,637	4,794	1,638	9,287	1,561
1988	6,656	1,557	3,719	673	941	614	1,762	510
Total	52,231	4,210	33,094	2,818	9,640	2,588	26,136	2,765

Figure 6.9

Private Trucking, 1988: Equipment Operated by Type of Fuel and Distance Travelled

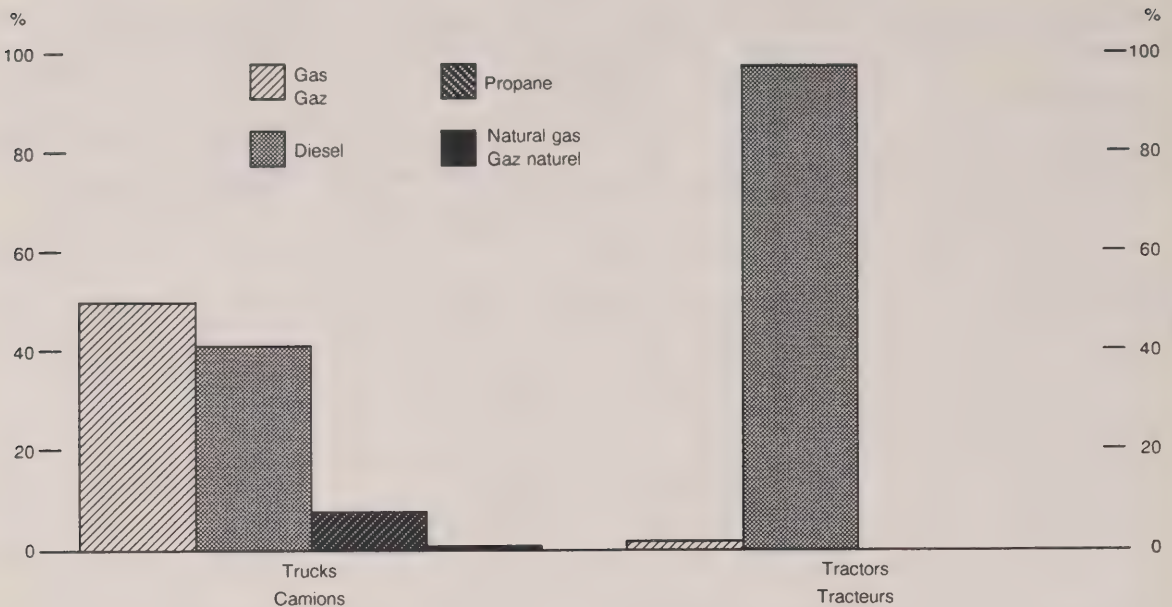
Camionnage pour compte propre, 1988: Matériel en service, distance parcourue et carburant consommé

Type of fuel Genre de carburant	Number of units Nombre d'unités		Fuel Consumed	Estimated distance travelled	Fuel/ distance
	Owned Possédés	Leased Loués	Carburant consommé	Distance estimative parcourue	Carburant/ distance
No. – Nbe		Litres	Km	L/100 Km	
Straight trucks – Camions					
Gasoline – Essence	47,987	3,484	317 207 748	1 103 423 693	28.7
Diesel	29,319	2,781	358 650 301	913 166 420	39.3
Propane	7,192	693	60 772 465	171 630 758	35.4
Natural gas – Gaz naturel	827	70	5 111 858	14 994 268	34.1
Total	85,325	7,028	741 742 372	2 203 215 139	33.7
Road tractors – Tracteurs routiers					
Gasoline – Essence	280	11	8 855 368	18 623 295	47.5
Diesel	9,325	2,577	493 434 441	920 218 525	53.6
Propane	35	–	650 020	829 661	78.3
Natural gas – Gaz naturel	–	–	–	–	–
Total	9,640	2,588	502 939 829	939 671 481	53.5

Figure 6.9

Private Trucking 1988: Type of Fuel Consumed by Trucks and Tractors

Camionnage pour compte propre, 1988: Type de carburant consommé par les camions et les tracteurs



OWNER OPERATORS

Information concerning the use of owner operators by private truckers is shown in Figure 6.11. It is observed that the averages based on these data can vary considerably from one year to the next and from one province to the other. This is due to the fact that owner operators may be working full-time or part-time and the demand by carriers for such services may change. Following are the observations based on the 1988 data reported:

- Private truckers spent 292.0 million, or 6.3%, of total operating expenses to purchase the services of owner operators. Carriers domiciled in the province of Nova Scotia spent the highest proportion, 17.2% of their operating expenses, on these services. On the other hand, carriers domiciled in Québec spent a low of 4.1%.
- There were a total of 5,542 owner operators employed. The average compensation per owner operator was \$52,687 at the national level. However, an average owner operator working for carriers based in Saskatchewan received \$111,511, followed by \$70,584 for those based in Ontario.
- Owner operators working for private carriers used 2,818 straight trucks, 2,416 linehaul tractors and 219 city tractors. In 1988, the average distance travelled per straight truck was 34 301 km, 32.8% more than the average distance per straight truck for total private carriers (25 821 km).

CHAUFFEURS CONTRACTANTS

La figure 6.11 présente des données sur l'utilisation des chauffeurs contractants par les transporteurs pour compte propre. À noter que les moyennes établies à partir de ces données peuvent varier considérablement d'une année à l'autre et d'une province à l'autre. Cela est dû au fait que les chauffeurs contractants peuvent travailler à plein temps ou à temps partiel et que la demande de tels services peut varier. Les observations suivantes ont été dégagées des données de 1988:

- Les transporteurs pour compte propre ont consacré 292.0 millions de dollars ou 6.3% des dépenses d'exploitation totales à l'achat de services de chauffeurs contractants. Ce sont les transporteurs domiciliés au Nouvelle-Écosse qui ont consacré la plus grande portion (17.2%) de leurs dépenses d'exploitation à ce titre. Par contre, les transporteurs domiciliés au Québec n'y ont consacré que 4.1%.
- Pour les 5,542 chauffeurs contractants occupés, la rémunération moyenne par chauffeur s'établissait à \$52,687 au niveau national. Cependant, un chauffeur à l'emploi de transporteurs domiciliés au Saskatchewan recevait en moyenne \$111,511, tandis que le chauffeur à l'emploi de transporteurs de l'Ontario recevait \$70,584.
- Les chauffeurs contractants qui travaillaient pour des transporteurs pour compte propre exploitaient 2,818 camions, 2,416 tracteurs routiers de longue distance et 219 tracteurs routiers de ville. En 1988, les chauffeurs contractants ont parcouru en moyenne 34 301 kilomètres par camion, soit 32.8% de plus que la distance moyenne parcourue par camion pour l'ensemble des transporteurs pour compte propre (25 821 kilomètres).

- The average distance per road tractor was 66 774 km, 31.5% less than the corresponding distance by total private carriers (97 476 km).
- The average distance travelled by power units varied considerably from province to province and from year to year. For example, the average distance per straight truck was 85 636 km for carriers domiciled in Saskatchewan, but only 9 071 km for those based in Nova Scotia. The average distance per road tractor varied even more. The average for Prince Edward Island domiciled carriers was 10 000 Km and 154 320 km for the Saskatchewan based carriers.
- The average cost per kilometre for a owner operator was \$1.07 at the national level, but only \$0.62 for those engaged by carriers domiciled in New Brunswick. Owner operators working for Newfoundland based carriers were paid the highest, at \$1.16 per kilometre.

INDUSTRY ACTIVITY

The activities of the private trucking industry in the context of tonnes transported, tonne-kilometres performed and the number of intercity trips made are detailed in Figures 6.12 to 6.15. A review of the data indicates that:

- 90.0% of the total intercity tonnage of freight transported was carried within the province or territory of origin (intraprovincial transport).
- Intraprovincial transport also accounted for 92.0% of the total number of intercity trips and 77.0% of the total intercity tonne-kilometres performed.
- Intraprovincial Ontario movements accounted for 44.3% of the total intercity tonnes transported, 47.8% of the intercity trips and 39.8% of the intercity tonne-kilometres performed.
- A total of 425 351 tonnes originated in the United States. Of these, 60.2% were destined to Ontario, 27.0% to Québec, and 12.8% to Alberta and British Columbia. While 87.2% of the total tonnes carried from the United States was destined for Ontario and Québec, 90.8% of the total tonnage shipped to the United States originated from Ontario and Québec.
- The average tonnage per trip for all intercity movements was 19.8. Intraprovincially, this figure varied from a low of 13.2 tonnes per trip in Prince Edward Island to a high of 24.4 tonnes per trip in Alberta.
- Internationally, 19,402 trips and 425 351 tonnes originated in the United States while more than twice the trips and tonnage were destined for the United States.
- A major proportion of commodity movements took place intra-regionally. 94.0% of the tonnage originating in Manitoba, Saskatchewan and Alberta remained within the region. There were no intra regional movements within United States (Figure 6.15).

- Les chauffeurs contractants ont parcouru en moyenne 66 774 kilomètres par tracteur routier, soit 31.5 % de moins que la distance correspondante pour l'ensemble des transporteurs pour compte propre (97 476 kilomètres).
- La distance moyenne parcourue par les unités motrices a varié beaucoup d'une province à l'autre et d'une année à l'autre. Par exemple, la distance moyenne parcourue par camion était de 85 636 kilomètres en Saskatchewan mais de seulement 9 071 kilomètres au Nouvelle-Écosse. La distance moyenne parcourue par tracteur routier variait encore plus, la moyenne allant de 10 000 kilomètres à l'Île-du-Prince-Édouard à 154 320 au Saskatchewan.
- Le coût moyen par kilomètre pour les services de chauffeurs contractants s'établissait à \$1.07 au niveau national, mais ne s'élevait qu'à \$0.62 en Nouveau-Brunswick. Le coût moyen le plus élevé, soit \$1.16 par kilomètre, a été enregistré en Colombie-Britannique.

ACTIVITÉ DE L'INDUSTRIE

Les données sur l'industrie du camionnage pour compte propre au titre du nombre total de tonnes transportées, de tonnes-kilomètres parcourues et de déplacements interurbains sont présentées aux tableaux 6.12 à 6.15. Les données révèlent les faits suivants:

- 90.0% du tonnage total interurbain a été transporté à l'intérieur de la province ou du territoire d'origine (transport intraprovincial).
- Le transport intraprovincial a représenté 92.0% du nombre total de voyages interurbains et 77.0% du nombre total de tonnes-kilomètres transportées sur des parcours interurbains.
- Les mouvements intraprovinciaux en Ontario ont figuré pour 44.3% du total des tonnes transportées sur des parcours interurbains, 47.8% des voyages interurbains et 39.8% des tonnes-kilomètres transportées sur des parcours interurbains.
- Au total, 425 351 tonnes provenaient des États-Unis. De ce nombre, 60.2% étaient destinées à l'Ontario, 27.0% au Québec, 12.8% à l'Alberta et à la Colombie-Britannique. Bien que 87.2% du tonnage total en provenance des États-Unis était destiné à l'Ontario et au Québec, 90.8% du tonnage total expédié vers les États-Unis provenait de l'Ontario et du Québec.
- Le nombre moyen de tonnes par voyage pour l'ensemble des mouvements interurbains se chiffrait à 19.8. Ce chiffre a varié d'une province à l'autre, de 13.9 tonnes par voyage à l'Île-du-Prince-Édouard à 24.4 tonnes par voyage en Alberta.
- Sur le plan international, il y a plus que deux fois plus de voyages (19,402) et de tonnage (425 351 de tonnes) ayant un point d'origine aux États-Unis que de voyages et de tonnage à destination des États-Unis.
- Une grande partie des mouvements de marchandises a eu lieu à l'intérieur d'une même région. En ce qui concerne le tonnage en provenance du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, 94.0% a été transporté à l'intérieur de la région. On ne rapporte aucun mouvement à l'intérieur même des États-Unis (voir tableau 6.15).

Figure 6.11

Private Trucking, 1988: Broker Operators by Province or Territory of Domicile

			Canada	Newfound- land Terre- Neuve	Prince Edward Island Île-du- Prince- Édouard	Nova Scotia Nouvelle- Écosse	New Brunswick Nouveau- Brunswick	Québec
No.								
1	Number full-time and part-time broker operators	No.	5,542	76	101	646	171	982
2	Cost of brokers	\$	291,989,459	3,088,266	1,014,268	17,265,424	6,917,149	45,795,802
Straight trucks:								
3	Van under 10,000 lbs (4 540 kg)	No.	170	40	13	-	37	29
4	Van over 10,000 lbs (4 540 kg)	"	300	6	-	-	-	64
5	Rack and flatbed	"	221	6	50	-	2	98
6	Tank	"	222	7	-	2	15	132
7	Dump	"	1,917	9	1	422	102	303
8	Total trucks	"	2,818	68	51	437	119	634
Road tractors:								
9	Linehaul	No.	2,416	11	50	212	52	269
10	City	"	219	-	-	11	-	55
11	Total road tractors	"	2,640	11	50	223	52	324
12	Total equipment	"	5,442	79	101	660	171	958
Estimated distance travelled								
13	Trucks	Km	96 803 971	1 759 539	520 000	3 964 069	7 029 723	25 309 115
14	Linehaul tractors	"	161 052 149	910 000	500 000	11 299 366	4 075 000	15 590 890
15	City tractors	"	15 320 977	-	-	2 991 131	-	1 709 696
16	Total distance travelled per trucks	"	96 658 971	1 759 539	520 000	3 964 069	7 029 723	25 309 115
17	Total distance travelled per tractors	"	176 284 126	910 000	500 000	14 290 497	4 075 000	16 976 586
18	Average distance travelled per trucks	"	34 301	25 876	10 196	9 071	59 073	39 920
19	Average distance travelled per tractors	"	66 774	82 727	10 000	64 083	78 365	52 397

Figure 6.11

Camionnage pour compte propre, 1988: chauffeurs contractants selon la province ou le territoire de domicile

Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon and Northwest Territories Yukon et Territoires du Nord-Ouest			N ^o
1,681	104	137	1,217	427	–	Nbre	Chauffeurs contractants à temps plein et à temps partiel	1
118,652,275	6,528,047	15,277,062	56,155,349	21,295,817	–	\$	Coût des chauffeurs contractants	2
Camions:								
13	–	31	7	–	–	Nbre	Fourgons moins de 10,000 lbs. (4 540 kg)	3
118	76	–	32	4	–	"	Fourgons plus de 10,000 lbs. (4 540 kg)	4
18	3	–	18	26	–	"	Plats et à ridelles	5
24	–	16	26	–	–	"	Citerne	6
555	20	5	260	240	–	"	A benne	7
739	112	21	360	277	–	"	Total des camions	8
Tracteurs routiers:								
800	11	121	760	130	–	Nbre	De longue distance	9
86	–	–	25	42	–	"	De ville	10
891	11	121	785	172	–	"	Total des tracteurs	11
1,614	123	142	1,145	449	–	"	Total des équipements	12
Distance estimative parcourue:								
35 254 087	4 973 652	1 798 346	13 007 335	3 188 105	–	Km	Camions	13
61 764 767	1 038 000	18 672 677	33 359 869	13 841 580	–	"	Tracteurs de longue distance	14
6 384 900	–	–	2 785 000	1 450 250	–	"	Tracteurs de ville	15
35 319 087	4 973 652	1 798 346	12 797 335	3 188 105	–	"	Distance total parcourue par camion	16
68 384 667	1 038 000	18 672 677	36 144 869	15 291 830	–	"	Distance total parcourue par tracteur	17
47 793	44 408	85 636	35 548	11 509	–	"	Distance moyenne parcourue par camion	18
76 750	94 364	154 320	46 044	88 906	–	"	Distance moyenne parcourue par tracteur routier	19

Figure 6.12

Private Trucking, 1988: Estimated Tonnes Transported for Intercity Movements, All Commodities

No.	Destination	New-found-land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba
		Terre-Neuve	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick			
Origin								
1	Newfoundland	506 385	957	20 581	-	-	1 689	-
2	Prince Edward Island	957	140 753	24 899	21 226	-	-	-
3	Nova Scotia	20 804	52 043	1 922 289	236 491	22 982	516	-
4	New Brunswick	163	16 272	87 858	706 141	189 979	14 399	-
5	Quebec	1 102	878	22 719	207 778	17 820 242	1 325 620	-
6	Ontario	2 105	-	4 873	18 921	1 340 068	28 523 313	25 702
7	Manitoba	-	-	-	-	136	70 401	1 595 870
8	Saskatchewan	-	-	-	-	-	5 330	35 470
9	Alberta	-	-	-	-	2 249	57 986	9 666
10	British Columbia	-	-	-	-	-	2 149	2 547
11	Yukon	-	-	-	-	-	-	-
12	Northwest Territories	-	-	-	-	-	-	-
13	United States	-	-	-	-	114 851	255 970	-
14	Total	531 316	210 903	2 083 219	1 190 557	19 490 507	30 257 373	1 669 255

Figure 6.13

Private Trucking, 1988: Estimated Tonne-kilometres Performed for Intercity Movements, All Commodities

No.	Destination	New-found-land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba
		Terre-Neuve	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick			
Origin								
1	Newfoundland	81 500 490	1 435 500	12 393 085	—	—	5 880 932	—
2	Prince Edward Island	1 435 500	11 511 042	9 217 869	4 474 883	—	—	—
3	Nova Scotia	12 514 036	16 275 879	342 265 391	65 987 644	16 849 270	844 290	—
4	New Brunswick	290 176	4 549 609	36 186 971	98 463 507	146 230 167	19 624 606	—
5	Quebec	2 351 200	1 257 700	28 559 188	54 425 054	2 911 756 821	498 589 885	—
6	Ontario	7 326 197	—	8 227 420	27 722 216	676 147 477	4 738 741 465	52 077 467
7	Manitoba	—	—	—	—	326 592	58 305 097	246 043 214
8	Saskatchewan	—	—	—	—	—	14 005 613	20 521 781
9	Alberta	—	—	—	—	9 224 409	37 402 354	11 995 692
10	British Columbia	—	—	—	—	—	9 735 491	6 248 968
11	Yukon	—	—	—	—	—	—	—
12	Northwest Territories	—	—	—	—	—	—	—
13	United States	—	—	—	—	102 809 280	82 973 950	—
14	Total	105 417 599	35 029 730	436 849 924	251 073 304	3 863 344 016	5 466 103 683	336 887 122

Figure 6.12

Camionnage pour compte propre, 1988: Nombre estimatif de tonnes transportées au cours de voyages interurbains, tous les produits

Saskat- chewan	Alberta	British Columbia	Yukon	Northwest Territories	United States	Total	Destination	N°
		Colombie- Britannique		Territoires du Nord- Ouest	États-Unis		Origine	
-	-	-	-	-	-	529 612	Terre-Neuve	1
-	-	-	-	-	2 131	189 966	Île-du-Prince-Édouard	2
-	-	-	-	-	4 915	2 260 040	Nouvelle-Écosse	3
-	-	-	-	-	-	1 014 812	Nouveau-Brunswick	4
-	2 249	-	-	-	239 637	19 620 225	Québec	5
7 662	7 362	2 410	-	-	660 427	30 618 223	Ontario	6
55 030	16 403	11 495	34	34	24 092	1 773 495	Manitoba	7
1 960 036	62 473	2 981	-	-	-	2 066 290	Saskatchewan	8
110 234	5 081 643	158 865	700	1 333	2 922	5 425 598	Alberta	9
3 443	73 825	4 286 665	240	-	57 163	4 426 032	Colombie-Britannique	10
-	-	240	-	-	-	240	Yukon	11
-	-	-	-	-	-	-	Territoires du Nord-Ouest	12
-	2 880	51 650	-	-	-	425 351	États-Unis	13
2 136 405	5 246 835	4 514 306	974	1 367	991 287	68 349 884	Total	14

Figure 6.13

Camionnage pour compte propre, 1988: Nombre estimatif des tonnes-kilomètres transportées au cours de voyages interurbains, tous les produits

Saskat- chewan	Alberta	British Columbia	Yukon	Northwest Territories	United States	Total	Destination	N°
		Colombie- Britannique		Territoires du Nord- Ouest	États-Unis		Origine	
-	-	-	-	-	-	101 210 007	Terre-Neuve	1
-	-	-	-	-	1 641 996	28 281 290	Île-du-Prince-Édouard	2
-	-	-	-	-	5 282 339	460 018 849	Nouvelle-Écosse	3
-	-	-	-	-	-	305 345 036	Nouveau-Brunswick	4
-	9 224 409	-	-	-	197 738 792	3 703 903 049	Québec	5
17 697 019	27 959 246	10 657 673	-	-	304 535 898	5 883 782 078	Ontario	6
34 825 147	15 299 137	23 348 209	115 668	102 060	22 443 129	400 808 253	Manitoba	7
555 661 758	39 751 813	5 300 267	-	-	-	635 241 232	Saskatchewan	8
64 649 912	904 699 246	111 672 811	1 400 000	2 773 854	18 857 189	1 162 675 467	Alberta	9
6 075 302	54 436 975	677 108 266	616 320	-	45 019 838	799 241 160	Colombie-Britannique	10
-	-	616 320	-	-	-	616 320	Yukon	11
-	-	-	-	-	-	-	Territoires du Nord-Ouest	12
-	18 720 000	43 231 919	-	-	-	247 735 149	États-Unis	13
678 909 138	1 070 090 826	871 935 465	2 131 988	2 875 914	595 519 181	13 728 857 890	Total	14

Figure 6.14

Private Trucking, 1988: Estimated Number of Intercity Trips, All Commodities

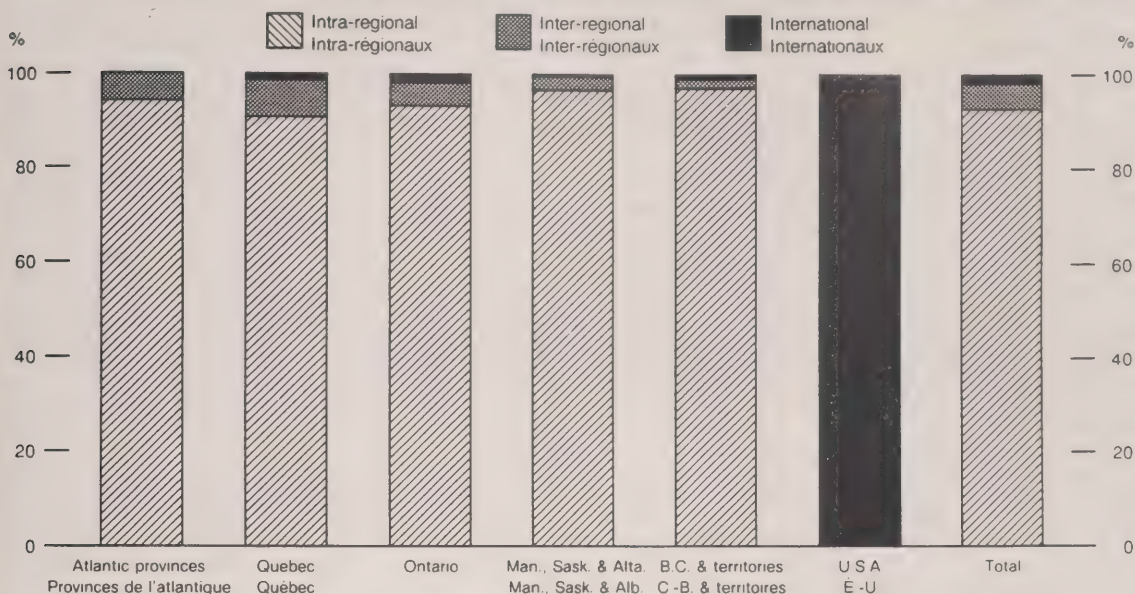
Camionnage pour compte propre, 1988: Nombre estimatif de voyages interurbains, tous les produits

Destination	Newfoundland Terre-Neuve	Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard	Nova Scotia Nouvelle-Écosse	New Brunswick Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba
Origin - Origine							
Newfoundland - Terre-Neuve	33,893	29	582	-	-	93	-
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	29	10,692	740	2,306	-	-	-
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	596	2,269	92,262	10,408	788	26	-
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	9	1,613	4,866	40,992	2,172	913	-
Quebec	106	95	789	6,215	798,928	84,278	-
Ontario	123	-	391	1,134	60,211	1,584,956	1,822
Manitoba	-	-	-	-	20	4,357	91,030
Saskatchewan	-	-	-	-	-	366	1,840
Alberta	-	-	-	-	124	3,239	517
British Columbia - Colombie-Britannique	-	-	-	-	-	186	156
Yukon	-	-	-	-	-	-	-
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	-	-	-	-	-	-	-
United States - États-Unis	-	-	-	-	5,323	11,961	-
Total	34,756	14,698	99,630	61,055	867,566	1,690,375	95,365
	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie-Britannique	Yukon	Northwest Territories Territoires du Nord-Ouest	United States États-Unis	Total
Origin - Origine							
Newfoundland - Terre-Neuve	-	-	-	-	-	-	34,597
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	-	-	-	-	-	85	13,852
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	-	-	-	-	-	293	106,642
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	-	-	-	-	-	-	50,565
Quebec	-	124	-	-	-	10,209	900,744
Ontario	550	507	207	-	-	28,507	1,679,677
Manitoba	3,721	1,409	389	5	5	1,209	102,145
Saskatchewan	93,053	2,879	256	-	-	-	98,394
Alberta	5,210	208,071	8,089	35	84	152	225,521
British Columbia - Colombie-Britannique	304	3,186	300,265	24	-	2,134	306,255
Yukon	-	-	24	-	-	-	24
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest	-	-	-	-	-	-	-
United States - États-Unis	-	144	1,974	-	-	-	19,402
Total	102,838	216,320	311,204	64	89	42,589	3,537,818

Figure 6.15

Private Trucking, 1988: Tonnage Movements, by Region of Origin

Camionnage pour compte propre, 1988: Mouvements des marchandises, selon la région d'origine



COMMODITIES TRANSPORTED

Data on the top fifty commodities carried by private truckers in 1988 are provided in Figure 6.16.

- The top ten commodities, ranked in terms of tonnes carried, represent 53.2% of the total tonnes transported and 42.4% of the total tonne-kilometres performed.
- Petroleum and coal products had the highest tonnage of 7.8 million, representing 11.5% of the grand total and 684.4 million tonne-kilometres (5.0% of the grand total). The next-ranked category, other food preparations, had 5.7 million tonnes and 1.2 billion tonne-kilometres.
- Sand, gravel and crude stone dropped from seventh place in 1987, with a total tonnage of 2.2 million, to thirteenth in 1988, with 1.5 million in tonnage.
- Non-alcoholic beverages remained in third place with tonnage of 4.4 million, followed closely by dairy Products with 3.9 tonnes.

PRODUITS TRANSPORTÉS

Les données sur les cinquante principaux produits transportés par les camionneurs pour compte propre en 1988 sont présentées au tableau 6.16.

- Les dix principaux produits, selon un classement fondé sur le nombre de tonnes transportées, représentent 53.2% du tonnage total transporté et 42.4% du nombre total de tonnes-kilomètres transportées.
- Les dérivés du pétrole et de la houille occupent le premier rang avec 7.8 millions de tonnes transportées (soit 11.5% du tonnage total) et 684.4 millions de tonnes-kilomètres transportées (5.0% du nombre total de tonnes-kilomètres). Des autres préparations alimentaires viennent au deuxième rang avec 5.7 millions de tonnes et 1.2 milliards de tonnes-kilomètres transportées.
- Le sable, le gravier et la pierre brute, qui occupaient le septième rang en 1987 avec un tonnage de 2.2 millions de tonnes, se sont retrouvés au treizième rang en 1988 avec 1.5 millions de tonnes.
- Les boissons non alcooliques restaient au troisième rang avec 4.4 millions de tonnes, suivies de près des produits laitiers avec 3.9 millions de tonnes.

Figure 6.16

Estimated Tonnes and Tonne-kilometres for the Movement of Major Commodities, 1988

Nombre estimatif de tonnes et de tonnes-kilomètres pour les principaux produits transportés, 1988

Commodity - Produit	Rank	Tonnes	Tonne-km
	Classement		
Petroleum and coal products - Dérivés du pétrole et de la houille	1	7 826 285	684 379 926
Other food preparations - Autres préparations alimentaires	2	5 706 436	1 246 291 575
Non-alcoholic beverages - Boissons non alcoolisées	3	4 366 993	733 660 167
Dairy products - Produits laitiers	4	3 881 427	677 797 275
Pulpwood (round wood) - Bois à pâte (bois rond)	5	3 315 810	551 742 382
Other bakery products - Autres produits de boulangerie	6	2 497 186	493 789 693
Shipping and distribution containers and closures - Récipients contenant, conteneurs et fermetures livraison et distribution	7	2 396 450	425 052 729
Fermented alcoholic beverages - Boissons alcooliques fermentées	8	2 349 866	513 990 056
Logs and bolts - Billes et billots	9	2 067 587	340 611 173
Gasoline - Essence	10	1 991 313	156 911 052
Cement and concrete basic products - Produits de base en ciment et en béton	11	1 981 269	200 035 536
Refined and manufactured gases, fuel type - Gaz raffinés et fabriqués, type combustible	12	1 471 451	385 581 722
Sand, gravel and crude stone - Sable, gravier et pierre brute	13	1 468 386	201 146 821
Bolts, nuts, nails screws and basic hardware - Boulons, écrous, clous vis et quincaillerie de base	14	1 382 639	594 556 824
Complete feed - Aliments complets	15	1 339 402	228 266 427
General freight - Fret général	16	1 258 897	354 819 218
Chemical elem. (exc radioactive, ferrous & non-ferr. met. - Elem. chim. (sauf met. radioactifs, ferreux & non ferr)	17	1 257 247	273 365 551
Plate, sheet and strip, steel - Tôles, feuilles et feuillards, d'acier	18	1 145 325	172 577 105
Insulated wire and cable - Fils et câbles isolés	19	1 051 640	219 195 000
Paper end-products - Produits finaux en papier	20	1 049 805	233 278 810
Lumber and sawn timber - Bois de construction et sciage	21	1 015 108	375 580 538
Fuel oil - Mazout	22	1 014 533	407 213 935
Other metal-bearing ores, concentrates and scrap - Autres métaux, minerais concentrés et déchets	23	908 395	155 479 783
Other wood fabricated materials - Autres demiproduits en bois	24	893 726	279 113 521
Cereal grains and by-products processed for feed - Grains de céréales et sous-produits pour animaux	25	847 932	92 824 010
Other machinery classified by function - Autres machines classées selon la fonction	26	790 921	95 059 890
Castings and forgings, iron and steel - Moulages and forgeages, de fer et acier	27	720 934	311 064 662
Pulpwood chips - Copeaux de bois	28	657 207	177 632 302
Inorganic acids & oxygen comp. of nonmet. or metalloid - Acides inorgan. & comp. d'oxy. de prod. non met. ou met.	29	619 067	96 668 673
Tankage, raw and processed (exc. feed ingredients) - Déchets abatt. etuves, bruts & condit. (sauf pour anim.)	30	584 653	35 963 530
Meat (except poultry), fresh, chilled or frozen - Viande (sauf volaille), fraîche, réfrigérée ou congelée	31	541 906	182 489 589
Cereal grains, unmilled - Grains de céréales, non moulus	32	453 393	77 645 458
Vegetables, fresh or chilled - Légumes, frais ou réfrigérés	33	373 171	154 635 049
Pneumatic tires, new (tubeless or tube type) - Bandages pneu., neufs (avec ou sans chambres à air)	34	371 791	50 903 150
Household furniture (inc. knocked down) - Meubles de maison (y compris meubles non assemblés)	35	334 416	89 019 875
Structural clay products and refractories - Produits d'argile de construction et matériaux réfractaires	36	327 032	80 418 628
Other non-metallic mineral basic products - Autres produits minéraux non métalliques de base	37	299 675	66 721 191
Poultry - Volaille	38	298 798	60 284 960
Plumbing fixtures and sanitary ware - Matériel de plomberie et articles sanitaires	39	289 505	56 383 266
Lard - Saindoux	40	269 968	28 385 800
Other waste and scrap materials - Autres déchets et rebuts	41	268 369	81 600 738
Nursery & greenhouse stock & related materials - Produits de serre & de pépinière & prod. connexes	42	260 868	56 583 841
Animal oils and fats (except marine) - Huiles & corps gras d'origine animale (sauf marins)	43	241 025	31 469 177
Paper for printing - Papier d'impression	44	232 560	118 389 478
Chemical products, fertilizers and fertilizer materials - Produits chimiques, engrais et mat. fertilisants	45	226 758	68 734 395
Phenols, ethers, aldehydes, ketones & their derivatives - Phenols, ethers, aldehydes, cétones & leurs dérivés	46	217 344	82 659 328
Other metal fabricated basic products-Autres demiproduits de base en métal	47	215 166	34 797 854
Natural gums & resins(exc. rubber & allied gums) - Gommés & résines natur. (sauf caoutchouc & gommés anal)	48	211 669	48 070 738
Structural and architectural metal products - Produits en métal en construction et d'architecture	49	202 058	97 621 481
Glass basic products - Produits de base en verre	50	200 791	37 035 522
Total weight for first 50 commodities - Poids total pour les 50 premiers produits		63 694 153	12 217 499 404
TOTAL WEIGHT FOR ALL COMMODITIES - POIDS TOTAL POUR TOUS LES PRODUITS		68 349 884	13 728 857 890

CHAPTER 7

SPECIAL STUDIES

LEVEL 1 CARRIERS

Introduction

Starting with the 1990 survey year, Statistics Canada will be introducing new survey questionnaires for the collection of financial and operating data on the for-hire trucking industry. The questionnaires will vary in size and complexity according to the size and type of carrier. The largest revenue size for-hire carriers will be referred to as Level 1 carriers, those with annual for-hire trucking revenues of \$5 million and over.

In 1988, there were 313 for-hire carriers reporting total revenues of \$5 million or more. These carriers earned \$5.9 billion in revenue, representing 61.0% of the industry total.

Objective

The objective of this study is to describe and analyze the financial and operational performance as well as the traffic movements of these large for-hire carriers. Both domestic and international operations are considered in the financial and operational analysis, which spans the years 1978-1988. Data limitations restricted both the scope and the reference period of the traffic counterpart to domestic intercity movements for the period 1981 to 1988.

Coverage

Financial and operating data presented and analyzed were derived from the Motor Carriers of Freight Survey, and relate to those for-hire trucking carriers who were involved in local and intercity operations and who earned annual gross operating revenues of \$5 million and over. Traffic data relate only to domestic intercity traffic movements of for-hire carriers earning annual gross operating revenues of \$5 million and over, as derived from the For-hire Trucking Origin-Destination Survey. **As the coverage of these two surveys are not identical, comparisons between the financial/operating and traffic data require caution.**

Financial and Operating Data (1978-1988)

As can be seen in Figure 7.1.1, revenue from intercity movements accounted for 90.9% of the total in 1988. Over the review period, local cartage accounted for a low of 4.1% of the total revenue in 1984 to a high of 8.6% in 1988. The reason for this higher proportion of local cartage in recent years is probably due to inflationary factors. As some smaller local carriers are now earning revenues exceeding \$5 million, they have become part of the domain of interest. Intercity revenue was at its lowest proportion at 90.9% in 1988, compared to the high of 95.3% in 1983. The proportion of off-highway revenue has not exceeded 1.1% during the review period.

CHAPITRE 7

ÉTUDES SPÉCIALES

TRANSPORTEURS DE NIVEAU 1

Introduction

Pour l'année d'enquête 1990, Statistique Canada introduira de nouveaux questionnaires pour la collecte des données financières et d'exploitation des entreprises de camionnage pour compte d'autrui. La longueur et le contenu des questionnaires varieront selon la taille et le type de transporteurs. Les transporteurs pour compte d'autrui qui ont généré les recettes les plus élevées, soit \$5 millions et plus par année, seront considérés comme des transporteurs de niveau 1.

En 1988, 313 transporteurs pour compte d'autrui ont déclaré des recettes totales de \$5 millions ou plus. Ils ont généré ensemble \$5.9 milliards de recettes, soit 61.0% des recettes de l'ensemble du secteur.

Objectif

L'étude a pour objet de décrire et d'analyser la performance financière et opérationnelle, ainsi que les mouvements de ces grandes entreprises de camionnage pour compte d'autrui. L'analyse financière et opérationnelle, qui couvre les années 1978-1988, porte sur les activités tant nationales qu'internationales. Le champ d'observation et la période de référence des données sur le trafic sont limités aux mouvements interurbains nationaux pour la période 1981-1988.

Champ d'observation

Les données financières et d'exploitation présentées et analysées ci-après proviennent de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et se rapportent aux transporteurs pour compte d'autrui qui ont effectué des mouvements locaux et interurbains et qui ont généré des recettes d'exploitation brutes annuelles de \$5 millions et plus. Les données sur les mouvements sont limitées aux mouvements interurbains nationaux des transporteurs pour compte d'autrui qui génèrent des recettes d'exploitation brutes annuelles de \$5 millions et plus; elles proviennent de l'enquête sur l'origine et la destination des mouvements des transporteurs pour compte d'autrui. **Comme le champ d'observation de ces deux enquêtes n'est pas le même, il faut faire preuve de prudence lorsqu'on compare les données financières et d'exploitation et les données sur les mouvements.**

Données financières et d'exploitation (1978-1988)

Comme le montre la figure 7.1.1, les recettes des mouvements interurbains ont représenté 90.9% des recettes totales en 1988. Au cours de la période d'observation, les mouvements locaux ont figuré pour aussi peu que 4.1% des recettes totales en 1984 et 8.6% en 1988. L'augmentation des services locaux de camionnage au cours des dernières années est probablement attribuable à des facteurs inflationnistes. Certains transporteurs locaux plus petits font désormais partie de l'univers de l'enquête, car ils génèrent à l'heure actuelle des recettes dépassant \$5 millions. En 1988, à 90.9%, les recettes des mouvements interurbains étaient à leur plus bas niveau, comparativement à 95.3% en 1983. La part des recettes des mouvements hors route n'a pas dépassé 1.1% au cours de la période d'observation.

Figure 7.1.1

For-hire Trucking, 1978-1988: Summary Statistics for Level I Carriers¹Camionnage pour compte d'autrui, 1978-1988: Statistiques sommaires pour les transporteurs de niveau 1¹

		1978	1979	1980	1981	1982	1983
Carriers reporting – Transporteurs déclarants	No. – Nbre	122	151	169	181	181	190
Total operating revenues – Total, recettes d'exploitation	\$'000 000	2,137.0	2,589.0	2,917.0	3,313.0	3,215.0	3,464.0
Local – Locales	%	6.6	6.4	6.3	6.4	7.1	4.3
Intercity – Interurbaines	"	92.6	92.5	92.6	92.9	92.3	95.3
Off-highway – Chemins privés	"	0.8	1.1	1.1	0.7	0.6	0.4
Total operating expenses – Total, dépenses d'exploitation	\$'000 000	2,072.0	2,513.0	2,874.0	3,232.0	3,190.0	3,371.0
Net operating revenues – Recettes d'exploitation nettes	"	65.0	77.0	43.0	81.0	25.0	93.0
Operating ratio – Ratio d'exploitation		0.970	0.970	0.985	0.976	0.992	0.973
Interprovincial carriers – Transporteurs interprovinciaux	No.	85	104	116	122	122	134
Intraprovincial – intraprovinciaux	%	44.0	42.9	43.8	41.0	39.7	38.3
Interprovincial – Interprovinciaux	"	44.2	45.8	46.1	48.6	50.0	51.3
International – Internationaux	"	11.8	11.3	10.2	10.3	10.2	10.3
		1984	1985	1986	1987	1988	
Carriers reporting – Transporteurs déclarants	No. – Nbre	210	256	252	280	313	
Total operating revenues – Total, recettes d'exploitation	\$'000 000	4,139.0	4,805.0	5,104.0	5,502.0	5,861.0	
Local – Locales	%	4.1	6.3	6.2	7.0	8.6	
Intercity – Interurbaines	"	95.0	93.0	93.3	92.5	90.9	
Off-highway – Chemins privés	"	0.8	0.7	0.5	0.5	0.5	
Total operating expenses – Total, dépenses d'exploitation	\$'000 000	3,985	4,637	4,894	5,343	5,676	
Net operating revenues – Recettes d'exploitation nettes	"	154	168	210	160	184	
Operating ratio – Ratio d'exploitation		0.963	0.965	0.959	0.971	0.969	
Interprovincial carriers – Transporteurs interprovinciaux	No.	148	178	177	198	229	
Intraprovincial – intraprovinciaux	%	38.4	39.2	39.4	38.8	38.5	
Interprovincial – Interprovinciaux	"	47.8	46.3	44.7	43.7	41.9	
International – Internationaux	"	13.8	14.5	15.9	17.5	19.6	

¹ Carriers which earned gross annual operating revenues of \$5 million or more in the reference year.

¹ Les entreprises dont les recettes totales annuelles sont de \$5 millions et plus pour l'année de référence.

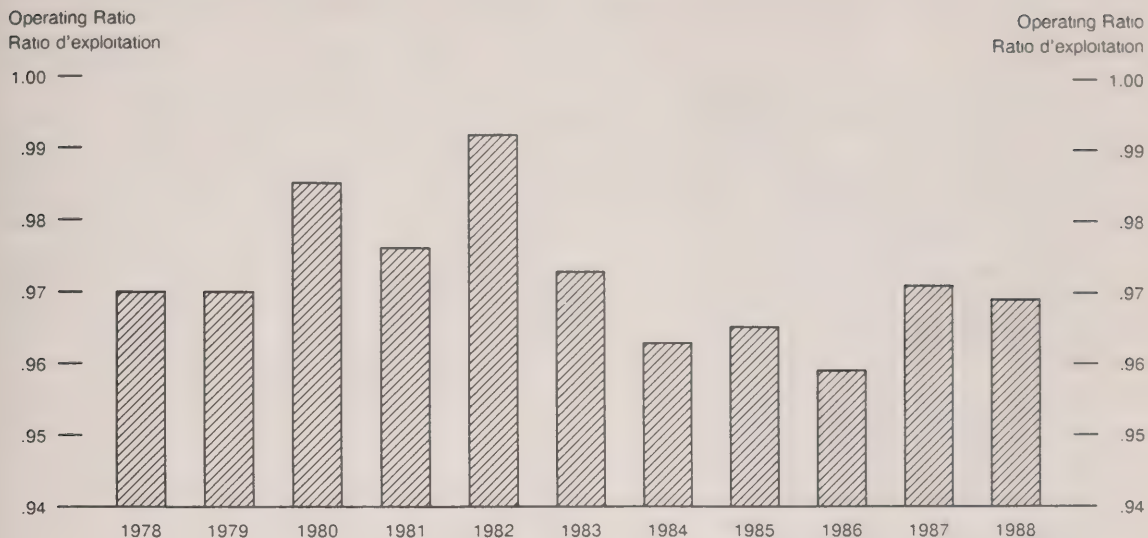
There were 229 **interprovincial carriers** in 1988, representing 73.2% of the Level 1 carriers, compared to 69.7% of the Level 1 carriers in 1978. Intraprovincial movements accounted for 38.5% of total revenue in 1988 for these carriers, having wavered not more than 5.5% over the previous decade. Interprovincial revenues reached their peak of 51.3% in 1983, resting at 41.9% in 1988. The most significant shift occurred with international movements which almost doubled from their 10.2% share in 1983 to reach 19.2% in 1988.

During the review period, the operating ratio fluctuated from a low of 0.959 in financially prosperous 1986 to a high of 0.992 in recessionary 1982 (see Figure 7.1.2). The operating expenses increased 6.2% from 1987 to 1988 whereas the operating revenue increased 6.5%, thereby leading to a slight improvement in the operating ratio from 0.971 in 1987 to 0.969 in 1988.

En 1988, on a dénombré 229 **transporteurs interprovinciaux**, représentant 73.2% des transporteurs de niveau 1 par rapport à 69.7% en 1978. Les mouvements intraprovinciaux ont figuré pour 38.5% des recettes totales en 1988, une variation ne dépassant 5.5% par rapport à la décennie précédente. Les recettes des mouvements interprovinciaux ont atteint leur plus haut niveau en 1983 (51.3%) et se sont établies à 41.9% en 1988. Le changement le plus important a été observé au niveau des mouvements internationaux qui ont presque doublé, passant de 10.2% en 1983 à 19.2% en 1988.

Au cours de la période d'observation, le ratio d'exploitation a varié entre 0.959 en 1986, année prospère, et 0.992 en 1982, année de récession (voir figure 7.1.2). Les dépenses d'exploitation ont progressé de 6.2% de 1987 à 1988, tandis que les recettes d'exploitation ont augmenté de 6.5%, ce qui a permis d'améliorer légèrement le ratio d'exploitation qui est passé de 0.971 en 1987 à 0.969 en 1988.

Figure 7.1.2
Level 1 Carriers, Operating Ratios, 1978-1988
Transporteurs de niveau 1, Ratios d'exploitation, 1978-1988



Operating Expenses

Figure 7.1.3 presents operating expense data as a percentage of total operating expenses and Figure 7.1.4 graphically presents the major expense items by function for the review period. The expenses are broken into the following functions:

- Transportation
- Maintenance of Revenue Equipment
- Terminal, Platform and Warehouse
- Administrative and General

Transportation expenses as a percentage of total expenses has increased from 56.2% in 1978 to 63.3% in 1988 at the expense of maintenance of revenue equipment, and terminal, platform and warehouse expenses. One reason for the higher percentages of transportation expenses over the period is increased labour costs. Salaries and wages of drivers and helpers and payments to owner operators combined accounted for 35.5% of transportation expenses in 1978, increasing to 41.9% in 1988.

The proportion of salaries and wages for drivers and helpers decreased from 22.9% of operating expenses in 1978 to 15.1% in 1988. This 7.8% decrease is accounted for almost twofold by the increased use of owner operators. As carriers increased their utilization of owner operators, payments to owner operators came to account for 26.8% of operating expenses in 1988, a notable rise from 12.6% in 1978.

Piggyback expenses, although not large, have decreased steadily from 3.4% of operating expenses in 1978 to 1.1% in 1988.

Dépenses d'exploitation

La figure 7.1.3 présente les dépenses d'exploitation en pourcentage des dépenses totales, et la figure 7.1.4, un graphique des principaux postes de dépense selon la fonction, pour la période d'observation. Les dépenses sont réparties selon les fonctions suivantes:

- Transport
- Entretien du matériel productif
- Terminus, plates-formes et entrepôts
- Administration et autres

Les dépenses au titre du transport, en pourcentage des dépenses totales, ont augmenté pour passer de 56.2% en 1978 à 63.3% en 1988, au dépens des frais d'entretien du matériel productif, des terminus, des plates-formes et des entrepôts. Cette augmentation des dépenses au titre du transport au cours de la période d'observation est attribuable, entre autres, à la hausse du coût de la main-d'œuvre. Les traitements et les salaires des conducteurs et des aides, et les versements aux chauffeurs contractants, ont représenté 35.5% des dépenses au titre du transport en 1978 et 41.9% en 1988.

La proportion des traitements et des salaires des conducteurs et des aides a diminué pour passer de 22.9% des dépenses d'exploitation en 1978 à 15.1% en 1988. Cette baisse de 7.8% correspond à une utilisation presque deux fois plus grande de chauffeurs contractants. Les transporteurs ont retenu les services d'un plus grand nombre de chauffeurs contractants, aussi les versements à ces derniers ont-ils représenté 26.8% des dépenses d'exploitation en 1988, une hausse appréciable par rapport au taux de 12.6% observé en 1978.

Les dépenses au titre des mouvements rail-route, bien que peu élevées, ont continué de regresser, passant de 3.4% des dépenses en 1978 à 1.1% en 1988.

Figure 7.1.3

For-hire Trucking, 1978-1988: Operating Expenses as a Percentage of Total Operating Expenses, Level I Carriers¹

No.			1978	1979	1980	1981	1982	1983
1	Carriers reporting	No.	122	151	169	181	181	190
Transportation expenses:								
2	Salaries and wages of drivers and helpers	%	22.9	20.4	19.4	18.5	17.4	17.5
3	Fuel (including fuel tax)	"	4.6	4.9	6.8	7.9	8.4	8.2
4	Tires and tubes	"	1.5	1.5	1.5	1.5	1.4	1.5
5	Other operating supplies and expenses	"	2.5	2.7	2.3	2.4	2.2	2.3
6	Payments to owner operators	"	12.6	15.4	16.0	15.9	17.2	19.2
7	Piggyback expenses	"	3.4	3.0	2.9	2.7	2.5	2.3
8	Other purchased transportation	"	3.1	2.6	3.2	3.2	3.9	3.9
9	Equipment rentals	"	1.6	1.7	1.8	1.7	1.4	1.3
10	Depreciation of revenue equipment	"	3.9	4.1	4.2	4.4	4.4	3.9
11	Total transportation expenses	"	56.2	56.3	58.3	58.1	58.9	60.2
Maintenance of revenue equipment: (trucks, tractors, trailers)								
12	Salaries and wages of mechanics and maintenance personnel	%	4.0	3.8	3.5	3.1	3.1	2.9
13	Other maintenance expenses	"	7.1	7.2	6.4	6.0	5.8	6.0
14	Total maintenance and garage expenses	"	11.2	11.0	9.8	9.1	8.9	8.9
Terminal, platform and warehouse expenses:								
15	Salaries and wages of terminal employees	%	9.6	8.5	7.8	7.4	6.8	6.6
16	Other terminal expenses	"	3.8	3.7	3.5	3.4	3.3	3.4
17	Total terminal expenses	"	13.3	12.3	11.3	10.8	10.1	10.0
Administrative and general expenses:								
18	Salaries and wages	%	5.2	5.5	5.7	5.4	5.4	5.1
19	Insurance, claims and safety	"	2.8	2.7	2.3	2.3	2.0	1.9
20	Taxes and licences (excluding income tax)	"	2.0	1.9	1.8	1.8	1.6	1.4
21	Unemployment insurance, pension funds and other employee benefits	"	4.5	4.9	4.9	6.7	6.8	6.7
22	Depreciation of buildings and equipment	"	0.6	0.6	0.5	0.6	0.7	0.6
23	Other general expenses	"	4.2	5.0	5.2	5.2	5.7	5.2
24	Total administrative and general expenses	"	19.3	20.5	20.5	21.9	22.1	20.9
25	TOTAL OPERATING EXPENSES	%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

¹ Carriers which earned gross annual operating revenues of \$5 million or more in the reference year.

Figure 7.1.3

Camionnage pour compte d'autrui, 1978-1988: Dépenses d'exploitation, pourcentage des dépenses d'exploitation totales, transporteurs de niveau 11

1984	1985	1986	1987	1988		N°
210	256	252	280	313	No.	Transporteurs déclarants 1
17.7	16.4	15.1	14.8	15.1	%	Frais de transport:
8.2	8.0	7.4	6.6	6.5	%	Traitements et salaires des chauffeurs et des aides 2
1.5	1.4	1.4	1.3	1.3	%	Carburant (taxe comprise) 3
2.5	2.9	3.2	3.3	3.4	%	Pneus et chambres à air 4
20.8	22.9	23.8	25.1	26.8	%	Autres fournitures d'exploitation 5
					%	Location de camions avec chauffeurs (chauffeurs contractants) 6
2.2	1.8	1.7	1.7	1.1	%	Frais de transport rail-route 7
3.2	3.1	3.0	3.4	3.0	%	Autres (par ex., inter-réseaux) 8
1.2	1.2	1.2	1.5	1.9	%	Location de matériel 9
4.0	3.9	4.2	4.3	4.2	%	Amortissement du matériel productif 10
61.1	61.6	61.0	61.9	63.3	%	Total, dépenses de transport 11
						Entretien du matériel productif (camions tracteurs, remorques):
2.8	2.5	2.4	2.2	2.1	%	Traitements et salaires des mécaniciens et du personnel d'entretien 12
6.0	5.6	5.6	5.2	4.9	%	Autres dépenses d'entretien 13
8.8	8.1	8.0	7.4	7.0	%	Total, dépenses d'entretien et frais de garage 14
						Frais de terminus, de plate-forme et d'entrepasage
6.5	5.8	6.1	5.7	5.5	%	Traitements et salaires des employés de terminus 15
3.2	3.5	3.8	3.4	3.0	%	Other terminal expenses 16
9.7	9.3	9.9	9.0	8.5	%	Total, frais de terminus 17
						Frais administratifs et généraux
5.2	5.1	4.7	4.9	4.6	%	Traitements et salaires 18
1.9	2.0	2.6	2.6	2.4	%	Assurances, réclamations et sécurité 19
1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	%	Taxes et permis d'exploitation (sauf l'impôt sur le revenu) 20
6.3	6.1	5.9	5.8	5.8	%	Contributions patronales à l'assurance-chômage, aux caisses de pensions et pensions et autres avantages sociaux 21
0.6	0.6	0.6	0.5	0.6	%	Amortissement des bâtiments et du matériel 22
5.0	5.8	6.0	6.3	6.3	%	Autres frais généraux 23
20.5	21.1	21.2	21.6	21.1	%	Total, dépenses administratives et générales 24
100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	%	TOTAL, GÉNÉRAL, DÉPENSES D'EXPLOITATION 25

¹ Les entreprises dont les recettes totales annuelles sont de \$5 millions et plus pour l'année de référence.

Figure 7.1.4

Level 1 Carriers, Operating Expenses by Type, 1978-1988

Transporteurs de niveau 1, Dépenses d'exploitation selon le type, 1978-1988

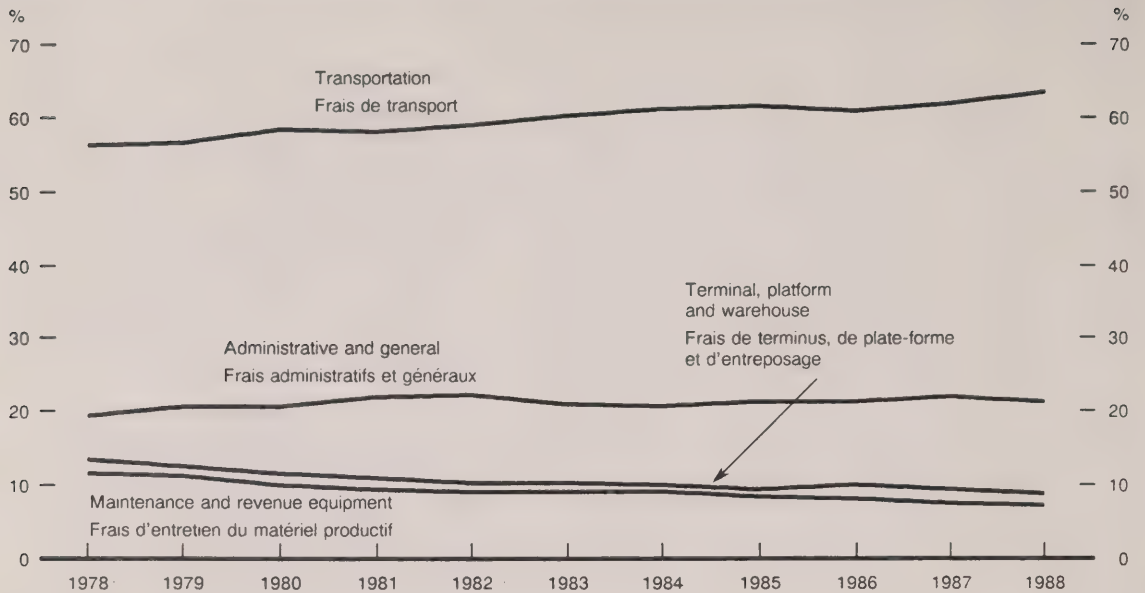


Figure 7.1.5

Change in Average Weekly Earnings, Transportation Industry and the Industrial Aggregate versus The Consumer Price Index, 1983-1987

Variation dans les gains hebdomadaires moyens, transports et ensemble des activités économiques et indice des prix à la consommation, 1983-1987

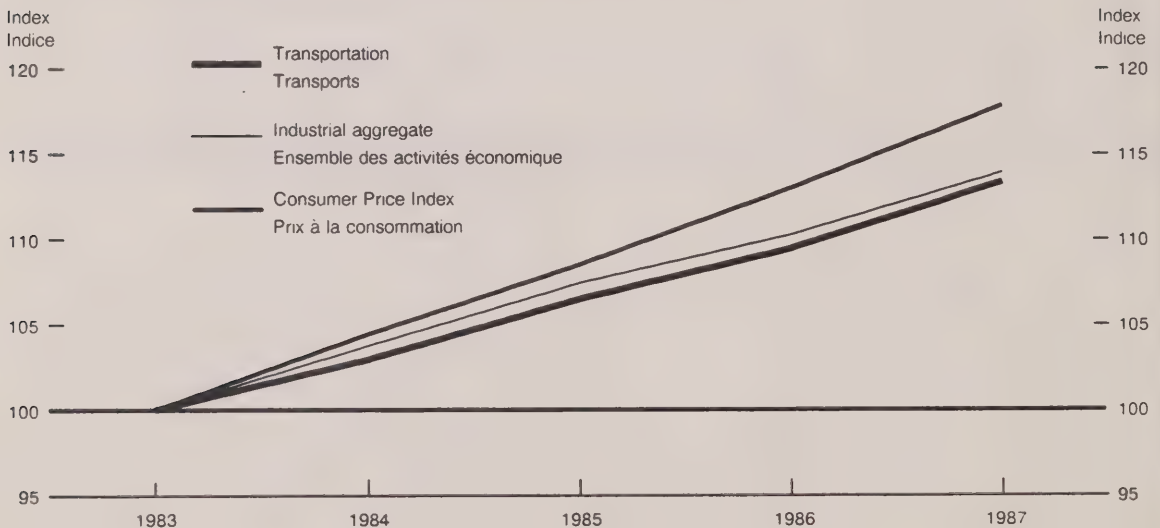


Figure 7.1.5 shows that the cost of fuel (including fuel tax), went from a low of 4.6% of operating expenses in 1978 to a high of 8.4% in 1982. It decreased steadily from 1982 and represented 6.5% of operating expenses in 1988. As the services of owner operators increased over the review period, and as firms do not report the fuel costs of owner operators, this decrease is expected.

Maintenance of revenue equipment expenses, as a percentage of total operating expenses decreased significantly from their 11.2% share in 1978 to their low of 7.0% in 1988. Contributing to this decrease were salaries and wages which decreased from 4.0% of operating expenses in 1978 to 1.9% in 1988. This is not unexpected, considering the increased use of owner operators.

Terminal, platform, and warehouse expenses decreased from the high of 13.3% of operating expenses in 1978 to 8.5% in 1988.

Financial Ratios

The balance sheet of the Level 1 carriers is presented in Figure 7.1.6 and the resulting liquidity, solvency and profitability ratios are presented in Figure 7.1.7. All of the ratios used are defined in the glossary.

Figure 7.1.6

For-hire Trucking, 1978-1988: Balance Sheet for Level I Carriers¹

Camionnage pour compte d'autrui, 1978-1988: Bilan pour les transporteurs de niveau 1¹

		1978	1979	1980	1981	1982	1983
Carriers reporting – Transporteurs déclarants	No.	122	151	169	181	181	190
Current assets – Disponibilités	\$'000 000	445	549	662	714	591	737
Grand total assets – Total général, actif	"	1,242	1,514	1,843	1,911	1,798	1,997
Current liabilities – Exigibilités	"	459	568	731	748	740	829
Long term debt – Dette à long terme	"	411	530	618	629	537	603
Total liabilities – Total passif	"	870	1,098	1,349	1,377	1,277	1,432
Total owners equity – Total, avoir des actionnaires	"	372	416	495	534	521	565
		1984	1985	1986	1987	1988	
Carriers reporting – Transporteurs déclarants	No.	210	256	252	280	313	
Current assets – Disponibilités	\$'000 000	787	1,006	1,024	1,118	1,141	
Grand total assets – Total général, actif	"	2,229	2,684	2,846	3,044	3,155	
Current liabilities – Exigibilités	"	867	1,115	1,107	1,237	1,239	
Long term debt – Dette à long terme	"	774	902	949	988	1,020	
Total liabilities – Total passif	"	1,640	2,017	2,055	2,225	2,260	
Total owners equity – Total, avoir des actionnaires	"	588	667	790	819	895	

¹ Carriers which earned gross operating revenues of \$5 million or more in the reference year.

¹ Les entreprises dont les recettes totales annuelles sont de \$5 millions et plus pour l'année de référence

Liquidity

The current ratio managed to stay above 0.900 during the reference period, the exceptions being the recessionary years of 1982 and 1983 when high interest rates forced current assets to decrease in proportion to the current liabilities. The ratio fell to 0.799 in 1982 and climbed to 0.889 in 1983. The current ratio has not exceeded the 0.969 it attained in 1978, indicating that Level 1 carriers had difficulty meeting short term financial obligations during the reference period.

La figure 7.1.5 montre que le coût du carburant (y compris la taxe sur le carburant) est passé de 4.6% des dépenses d'exploitation en 1978 à 8.4% en 1982. Ce pourcentage a continué de régresser depuis 1982 pour représenter 6.5% des dépenses en 1988. Comme le recours aux chauffeurs contractants a augmenté au cours de la période d'observation et comme les entreprises ne déclarent pas le coût du carburant utilisé par les chauffeurs contractants, cette baisse était prévue.

Les dépenses au titre de l'entretien du matériel productif, en pourcentage des dépenses d'exploitation totales, ont diminué considérablement pour passer de 11.2% en 1978 à 7.0% en 1988. Cette diminution est attribuable, entre autres, à la baisse des traitements et des salaires qui sont passés de 4.0% des dépenses d'exploitation en 1978 à 1.9% en 1988. Cela n'a rien de surprenant, vu le recours accru aux services des chauffeurs contractants.

Les dépenses au titre des terminus, des plates-formes et des entrepôts ont diminué pour passer de 13.3% en 1978 à 8.5% en 1988.

Ratios financiers

La figure 7.1.6 présente le bilan des transporteurs de niveau 1, et la figure 7.1.7, le coefficient de liquidité générale et les ratios de solvabilité et de rentabilité. On trouvera une définition des ratios dans le glossaire.

Liquidité

Le coefficient de liquidité générale est demeuré au-dessus de 0.900 au cours de la période de référence, sauf au cours de la récession de 1982 et 1983 où la hausse des taux d'intérêt ont entraîné une réduction de l'actif à court terme par rapport au passif à court terme. Le ratio est descendu à 0.799 en 1982 et est passé à 0.889 en 1983. Le coefficient de liquidité générale n'a pas dépassé le niveau de 0.969 atteint en 1978, ce qui révèle que les transporteurs de niveau 1 ont eu de la difficulté à régler leur dette à court terme au cours de la période de référence.

It should be pointed out that some current assets that are more liquid than others, and therefore the current ratio alone is by no means an adequate measure of the short-term credit position of the carriers.

Solvency

The solvency ratios serve as indicators of the long-term solvency of the carriers. These ratios show that the carriers are highly leveraged, or highly financed by debt during the review period. This may not be such an advantageous position to be in as high indebtedness presents high probabilities that the carriers may be unable to satisfy the claims of their creditors.

The **debt/equity ratio** was lowest at 2.3 in 1978 and reached a high of 3.0 in 1985. The debt/equity ratio for 1988 was 2.5. Figure 7.1.6 shows that long term debt made up approximately half of the liabilities of these carriers.

The **debt ratio** shows the proportion of total assets provided by a firm's creditors for the purpose of generating profits. The creditors to Level 1 carriers supplied over 70% of the total financing each year since 1978, suggesting that these carriers have a high degree of financial leverage, or indebtedness.

Figure 7.1.7

For-hire Trucking, 1978-1988: Financial Ratios, Level 1 Carriers¹

Camionnage pour compte d'autrui, 1978-1988: Ratios financiers, transporteurs de niveau 1¹

	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Liquidity ratio – Ratio de liquidité						
Current ratio – Coefficient de liquidité générale	0.969	0.967	0.906	0.955	0.799	0.889
Solvency ratios – Ratios de solvabilité						
Debt/equity ratio – Le ratio d'endettement	2.339	2.639	2.725	2.579	2.451	2.535
Debt ratio – Le ratio d'autonomie financière	0.700	0.725	0.732	0.721	0.710	0.717
Profitability ratios – Ratios de rentabilité						
Profit margin – La marge de profit	0.030	0.030	0.015	0.024	0.008	0.027
Return on investment – Le rendement du capital investi	0.052	0.051	0.023	0.042	0.014	0.047
Return on equity – Le rendement des capitaux propres	0.175	0.185	0.087	0.152	0.048	0.165
	1984	1985	1986	1987	1988	
Liquidity ratio – Ratio de liquidité						
Current ratio – Coefficient de liquidité générale	0.908	0.902	0.925	0.904		0.921
Solvency ratios – Ratios de solvabilité						
Debt/equity ratio – Le ratio d'endettement	2.789	3.024	2.601	2.717		2.525
Debt ratio – Le ratio d'autonomie financière	0.736	0.751	0.722	0.731		0.716
Profitability ratios – Ratios de rentabilité						
Profit margin – La marge de profit	0.037	0.035	0.041	0.029		0.031
Return on investment – Le rendement du capital investi	0.069	0.063	0.074	0.053		0.058
Return on equity – Le rendement des capitaux propres	0.262	0.252	0.266	0.195		0.206

¹ Carriers which earned gross annual operating revenues of \$5 million or more in the reference year.

¹ Les entreprises dont les recettes totales annuelles sont de \$5 millions et plus pour l'année de référence.

Profitability

The overall performance of the carriers is reflected in the profitability ratios. It should be noted that the net operating revenue before taxes was used in the calculations, and not the after tax amount.

During the high-interest-rate and inflationary times of 1982, the **profit margin** was at its lowest level, 0.8%. This improved to 2.7% in 1983, a point from which it never dipped below. The economic boom enjoyed in 1986 was evident in the profit margin of 4.1% reported by the carriers.

The **return on investment** was highest in 1986 at 7.4%.

À noter que certains éléments d'actif à court terme sont plus liquides que d'autres et que, par conséquent, le coefficient de liquidité générale, seul, ne fournit aucunement une mesure précise de la position des transporteurs au niveau du crédit à court terme.

Solvabilité

Ce ratio est un indicateur de la solvabilité à long terme des transporteurs. Il montre que les transporteurs sont fortement endettés ou financés par emprunts au cours de la période d'observation. Il ne s'agit pas d'une position très avantageuse car une entreprise qui présente un niveau d'endettement élevé peut ne pas pouvoir satisfaire les demandes de ses créanciers.

Le **ratio d'endettement** a atteint son plus bas niveau en 1978 avec 2.3, et son plus haut niveau en 1985 avec 3.0. En 1988, le ratio s'est établi à 2.5. La figure 7.1.6 montre que la dette à long terme représente environ la moitié du passif de ces transporteurs.

Le **ratio d'autonomie financière** établit la part du total de l'actif que des créanciers fournissent à une entreprise pour générer des profits. Les créanciers des transporteurs de niveau 1 ont fourni, chaque année depuis 1978, plus de 70% du financement total, ce qui indique que ces transporteurs sont fortement endettés.

Rentabilité

Le ratio de rentabilité traduit la performance globale des transporteurs. À noter que les recettes d'exploitation nettes avant impôt, et non après impôt, ont servi à effectuer les calculs.

La **marge de profit** a atteint son plus bas niveau (0.8%) en 1982 alors que le taux d'intérêt et le taux d'inflation étaient élevés. Elle a augmenté pour passer à 2.7% en 1983, et s'est toujours maintenue au-dessus de ce niveau. La poussée économique de 1986 a de toute évidence influé sur la marge de profit déclarée par les transporteurs, soit 4.1%.

On a enregistré le plus haut **rendement du capital investi** en 1986, soit 7.4%.

The **return on equity** amounted to 17.5% in 1978, compared to 20.6% in 1988. Its lowest point, not unexpectedly, was during economically depressed 1982 when it dipped to 4.8%.

Revenue Equipment Operated, Distance Travelled and Fuel Consumption

The numbers presented in Figure 7.1.8, pertain to the revenue equipment that is either owned or leased by the carriers, and does not include any data on the activities of owner operators working on behalf of these carriers.

During the period 1978-1988 there was a 7.4% increase in the proportion of semi-trailers, and a 4.8% decrease in the proportion of straight trucks. The 4.7% decrease in road tractors is partly attributable to the increased use of owner operators, mentioned previously.

In 1988, the total fleet of Level 1 carriers was comprised of 5.6% straight trucks, 19.4% road tractors, 68.2% semi-trailers, 1.5% full trailers and 5.4% other equipment. In 1978, the fleet composition was 10.4% straight trucks, 24.1% road tractors, 60.8% semi-trailers, 1.9% full trailers, and 2.9% other equipment.

Le **rendement des capitaux propres** s'est établi à 17.5% en 1978 par rapport à 20.6% en 1988. Fait non surprenant, il a atteint son plus bas niveau pendant la récession de 1982, soit 4.8%.

Matériel productif exploité, distance parcourue et carburant consommé

Les chiffres présentés à la figure 7.1.8 renvoient au matériel productif que possèdent ou que louent les transporteurs; ils ne comprennent aucune donnée sur les activités des chauffeurs contractants au service de ces entreprises.

Pendant la période 1978-1988, on a observé une augmentation de 7.4% du nombre de semi-remorques et une diminution de 4.8% du nombre de camions. La baisse de 4.7% du nombre de tracteurs routiers est en partie attribuable à l'utilisation accrue des services des chauffeurs contractants mentionnée auparavant.

En 1988, le parc des transporteurs de niveau 1 comprenait 5.6% de camions, 19.4% de tracteurs routiers, 68.2% de semi-remorques, 1.5% de remorques et 5.4% d'autre matériel. En 1978, les pourcentages étaient de 10.4%, 24.1%, 60.8%, 1.9% et 2.9% respectivement.

Figure 7.1.8

For-hire Trucking, 1978-1988: Revenue Equipment Operated, Distance Travelled and Fuel Consumption for Level I Carriers¹

Camionnage pour compte d'autrui, 1978-1988: Matériel productif en service, distance annuelle estimative parcourue et la consommation de carburant pour les transporteurs de niveau 1¹

		1978	1979	1980	1981	1982	1983
Carriers reporting - Transporteurs déclarants	No	122	151	169	181	181	190
Total revenue - Total, recettes d'exploitation	\$'000 000	2,137	2,589	2,917	3,313	3,215	3,464
Equipment operated - Matériel productif en opération							
Straight trucks - Camions	No.	6,713	7,173	7,190	7,287	6,416	6,510
Road tractors - Tracteurs	"	15,542	16,531	17,619	17,271	15,712	16,205
Semi-trailers - Semi-remorques	"	39,222	44,025	47,570	45,791	47,760	49,844
Full trailers - Remorques	"	1,207	1,323	423	732	665	739
Other - Autres	"	1,876	2,292	2,952	3,150	3,184	3,890
Total	"	64,560	71,344	75,754	74,231	73,737	77,188
Estimated annual distance travelled - Distance annuelle estimative parcourue							
Straight trucks - Camions	'000 000 Km	187	196	216	237	185	198
Road tractors - Tracteurs	"	359	440	525	723	787	1 185
Total	"	546	636	741	960	972	1 383
Fuel consumption - La consommation de carburant							
Gasoline - Essence	'000 000 L	120	110	95	113	62	52
Diesel	"	682	717	733	730	654	667
Propane	"	-	-	-	-	5	6
Total	"	802	827	829	843	721	725
		1984	1985	1986	1987	1988	
Carriers reporting - Transporteurs déclarants	No.	210	256	252	280	313	
Total revenue - Total, recettes d'exploitation	\$'000 000	4,139	4,805	5,104	5,502	5,861	
Equipment operated - Matériel productif en opération							
Straight trucks - Camions	No.	6,574	6,779	6,037	6,048	5,731	
Road tractors - Tracteurs	"	16,947	18,970	18,522	18,808	19,760	
Semi-trailers - Semi-remorques	"	52,856	57,818	60,629	65,796	69,533	
Full trailers - Remorques	"	1,945	2,084	1,767	1,880	1,505	
Other - Autres	"	4,508	4,833	4,729	5,478	5,476	
Total	"	82,830	90,484	91,684	98,010	102,005	
Estimated annual distance travelled - Distance annuelle estimative parcourue							
Straight trucks - Camions	'000 000 Km	200	244	185	163	167	
Road tractors - Tracteurs	"	1 391	1 490	1 559	1 607	1 779	
Total	"	1 591	1 734	1 744	1 771	1 946	
Fuel consumption - La consommation de carburant							
Gasoline - Essence	'000 000 L	53	56	40	35	33	
Diesel	"	773	836	849	864	949	
Propane	"	9	9	7	8	8	
Total	"	835	901	897	907	990	

¹ Carriers which earned gross annual operating revenues of \$5 million or more in the reference year

¹ Les entreprises dont les recettes totales annuelles sont de \$5 millions et plus pour l'année de référence

A determination of how productive the power units of these fleets were during the reference period can be made by examining the average annual revenue per power unit. Since there is no data available on the number of power units utilized by the owner operators, it was appropriate to deduct the purchased owner operator expenses from the operating revenue before dividing the result by the number of power units operated by the carriers. This ratio was at its highest point in 1988 with an average of \$170,000 earned per power unit, having steadily increased from \$84,000 in 1978. The average revenue per power unit increased 102.4% over the review period, at the same time the number of power units operated increased 14.5%.

Of the 1 946 million kilometres travelled by power units, 1 779 million kilometres (91.4%) was travelled by road tractors and 167 million kilometres (8.6%) was travelled by straight trucks.

The average annual distance travelled per straight truck was at its lowest at 26 140 km in 1987 and at its highest at 35 994 km in 1985. The average distance per straight truck was 29 140 km in 1988. Road tractors travelled an average of 90 030 km in 1988, a steady increase of almost 300% from the 23 099 km travelled per road tractor in 1978.

Gasoline, which accounted for 15.0% of the fuel consumption in 1978, has been gradually reduced to only 3.3% of the total. Propane was not reported until 1982, but still accounts for less than 1% in 1988. Diesel fuel accounted for 95.9% of the total in 1988.

The shift from gasoline to more efficient diesel powered units and the overall improvement in fuel efficiency is illustrated in Figure 7.1.9. Fuel consumption decreased steadily from 147 litres/100 km (1.9 mpg) to 52 litres/100 km (5.4 mpg) in 1983 (Figure 7.1.10). Only a slight improvement has been made from 1983 to 1988. The 1988 figure was 51 litres/ 100 km (5.4 mpg).

Employment

The total numbers of employees, excluding owner operators, reached 54,160 in 1988, an 8.2% increase over the 50,079 employed in 1978 (Figure 7.1.11). The average number of employees per firm decreased over the reference period from 410 employees in 1978 to 173 in 1988, the result of smaller companies reaching the \$5 million revenue threshold and the increased use of owner operators. The average compensation was \$34,657 in 1988, which represented an increase of over 100% from the \$16,943 earned in 1978 and a 4.7% increase from 1987.

Estimated Number of Shipments, Tonnage and Tonne-kilometres – Intercity Domestic Traffic only – (1981-1988)

The data and analysis pertain only to the domestic intercity movements of these Level 1 carriers. As shown in Figure 7.1.12, the estimated number of domestic **shipments** made by these carriers decreased slightly from 22.2 million in 1981 to 22.0 million in 1988.

In contrast, the estimated **domestic tonnage** of commodities carried by these intercity carriers increased 110.0% from 46.2 million in 1981 to 97.0 million in 1988. These figures indicate that these carriers were carrying a higher tonnage per shipment in 1988 (4.4 tonnes per shipment) than in 1981 (2.1 tonnes per shipment). Possible explanations for this higher tonnage per shipment include the presence of more consolidated shipments, the TL service growing at a faster rate than the LTL service, and the introduction of specialized carriers into the Level 1 revenue range.

On peut établir la productivité des unités motorisées pendant la période de référence en examinant les recettes annuelles moyennes par unité motorisée. Comme il n'existe aucune donnée sur le nombre d'unités motorisées utilisées par les chauffeurs contractants, il était juste de déduire les dépenses au titre des chauffeurs contractants des recettes d'exploitation avant de diviser le résultat par le nombre d'unités motorisées exploitées par les transporteurs. Le ratio a atteint son plus haut niveau en 1988 avec une moyenne de \$170,000 par unité motorisée, ce poste ayant augmenté progressivement depuis 1978 alors que la moyenne était de \$84,000. Au cours de la période d'observation, les recettes moyennes par unité motorisée ont augmenté de 102.4%; par ailleurs, le nombre d'unités motorisées exploitées par les transporteurs a progressé de 14.5%.

Sur les 1 946 millions de kilomètres parcourus par les unités motorisées, 1 779 millions (91.4%) l'ont été en tracteurs routiers et 167 millions (8.6%) l'ont été en camions.

La distance annuelle moyenne parcourue par camion a été la moins élevée en 1987 à 26 140 km, et la plus élevée en 1985 à 35 994 km. La distance moyenne par camion a été de 29 140 km en 1988. Les tracteurs routiers ont parcouru en moyenne une distance de 90 030 km en 1988, une augmentation progressive de près de 300% par rapport à la distance de 23 099 km parcourue par tracteur routier en 1978.

La consommation d'essence, qui figurait pour 15.0% de la consommation de carburant en 1978, a diminué progressivement pour passer à 3.3% seulement du total. La consommation de propane, déclarée depuis 1982 seulement, représente toujours moins de 1% en 1988. La consommation de diesel, par contre, a compté pour 95.9% de la consommation totale de carburant en 1988.

La figure 7.1.9 montre l'abandon progressif des unités motorisées à essence au profit des unités motorisées à diesel plus rentables, ainsi que l'amélioration générale du rendement du carburant. La consommation de carburant a diminué progressivement, passant de 147 litres/100 km (1.9 mille au gallon) à 52 litres/100 km (5.4 milles au gallon) en 1983 (figure 7.1.10). La consommation s'est améliorée faiblement de 1983 à 1988, alors qu'elle s'est établie à 51 litres/100 km (5.4 milles au gallon).

Emploi

En 1988, on a dénombré 54,160 employés au total, à l'exclusion des chauffeurs contractants, une augmentation de 8.2% par rapport à l'effectif de 50 079 employés en 1978 (figure 7.1.11). Le nombre moyen d'employés par entreprise a diminué au cours de la période de référence, passant de 410 employés en 1978 à 173 en 1988. Cela est attribuable à l'augmentation du nombre de petites entreprises générant des recettes de \$5 millions et à l'utilisation accrue des services des chauffeurs contractants. La rémunération moyenne s'est établie à \$34,657 en 1988, une hausse de plus de 100% par rapport à la rémunération de \$16,943 enregistrée en 1978 et de 4.7% par rapport à 1987.

Nombre estimatif d'expéditions, de tonnes et de tonnes-kilomètres – mouvements interurbains nationaux seulement – (1981-1988)

Les données et la présente analyse ne touchent que les mouvements interurbains nationaux des transporteurs de niveau 1. Comme le montre la figure 7.1.12, le nombre estimatif d'**expéditions** nationales effectuées par ces transporteurs a diminué légèrement, passant de 22.2 millions en 1981 à 22.0 millions en 1988.

Par contre, le **tonnage** estimatif des mouvements **nationaux** des marchandises acheminées par ces transporteurs interurbains a augmenté de 110.0% pour passer de 46.2 millions de tonnes en 1981 à 97.0 millions de tonnes en 1988. Ces chiffres indiquent que les entreprises transportaient un tonnage plus élevé par expédition en 1988 (4.4 tonnes par expédition) qu'en 1981 (2.1 tonnes par expédition). Cette hausse du tonnage peut s'expliquer par le regroupement de marchandises, l'expansion plus rapide du service de charge complète par rapport au service de charge partielle, et l'arrivée de transporteurs spécialisés atteignant l'échelle des recettes des entreprises de niveau 1.

Figure 7.1.9

Level 1 Carriers, Fuel Consumption by Type of Fuel, 1978-1988

Transporteurs de niveau 1, La consommation de carburant selon le type, 1978-1988

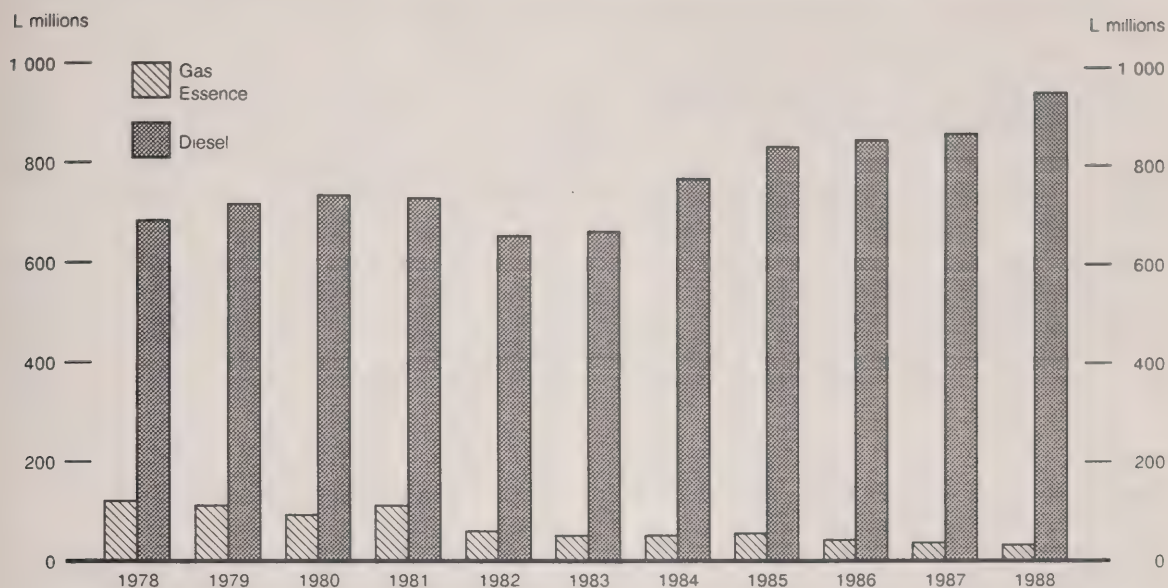


Figure 7.1.11

For-hire Trucking, 1978-1988: Employment Statistics for Level I Carriers¹Camionnage pour compte d'autrui, 1978-1988: Statistiques d'emploi pour les transporteurs de niveau 1¹

		1978	1979	1980	1981	1982	1983
Carriers reporting – Transporteurs déclarants	No. – Nbre	122	151	169	181	181	190
Employment – Emploi							
Number of Employees – Nombre d'employés	No. – Nbre	50,079	53,174	53,282	52,248	46,930	46,729
Total Salaries and Wages – Rémunération totale	\$'000 000	848	1,061	1,193	1,322	1,260	1,307
Average Compensation – Rémunération moyenne	\$	16,943	19,949	22,382	25,300	26,850	27,961
		1984	1985	1986	1987	1988	
Carriers reporting – Transporteurs déclarants	No. – Nbre	210	256	252	280	313	
Employment – Emploi							
Number of Employees – Nombre d'employés	No. – Nbre	49,239	52,589	51,402	53,814	54,160	
Total Salaries and Wages – Rémunération totale	\$'000 000	1,528	1,661	1,670	1,782	1,877	
Average Compensation – Rémunération moyenne	\$	31,037	31,592	32,487	33,106	34,657	

¹ Carriers which earned annual operating revenues of \$5 million or more in the reference year.¹ Les entreprises dont les recettes totales annuelles sont de \$5 millions et plus pour l'année de référence

Figure 7.1.12

For-hire Trucking, 1978-1988: Estimated Number of Shipments, Tonnage and Tonne-kilometres, Domestic, Level I Carriers¹Camionnage pour compte d'autrui, 1978-1988: Estimations du nombre de livraisons, du nombre de tonnes transportées, et des tonnes-kilomètres parcourues, transport intérieur, transporteurs de niveau 1¹

Year	Estimated shipments	Estimated tonnage	Estimated tonne-kilometres
Année	Nombre estimatif de livraisons	Nombre estimatif de tonnes	Nombre estimatif de tonnes-kilomètres
	('000)	('000)	('000 000)
1981	22,208	46 185	24 915
1982	19,586	49 279	24 803
1983	19,328	52 158	25 872
1984	19,628	64 662	28 506
1985	20,757	67 794	28 763
1986	21,423	80 006	32 867
1987	21,104	88 055	38 086
1988	21,973	96 998	40 494

¹ Carriers which earned annual operating revenues of \$5 million or more in the reference year¹ Les entreprises dont les recettes totales annuelles sont de \$5 millions et plus pour l'année de référence.

Figure 7.1.13 presents the number of carriers earning \$5 million or more in each of the years from 1981 to 1988 by **major type of service that they provide**. The total number of carriers in 1988 was 313, an increase of 72.9% from the 181 in 1978. General freight carriers accounted for 54.1% of the total number of intercity carriers in 1981 compared to only 49.2% in 1988.

In comparison, the largest increase expressed as a percentage of the total number of carriers was bulk carriers, which accounted for 0.6% of the carriers in 1981 and 3.2% in 1988. Other increases were recorded by the dump trucking segment which increased from 0.6% of the carriers to 3.2%, and forest products which increased from 1.1% to 3.2% during the same reference period. This change in the mix of carriers from general freight to bulk commodities (bulk, dump and forest) is responsible for much of the increased tonnage transported and the associated tonne-kilometres generated.

La figure 7.1.13 représente le nombre de transporteurs qui ont généré des recettes annuelles de \$5 millions ou plus, de 1981 à 1988, selon le **principal type de service fourni**. En 1988, le nombre total de transporteurs se chiffrait à 313, en hausse de 72.9% par rapport à 1978 (181). Les transporteurs de fret ordinaire ont représenté 54.1% du nombre total de transporteurs interurbains en 1981 par rapport à 49.2% seulement en 1988.

Par comparaison, les transporteurs de vrac sont ceux dont le nombre a le plus augmenté en pourcentage du nombre total de transporteurs, représentant 0.6% des transporteurs en 1981 et 3.2% en 1988. On a également observé une augmentation du nombre de camions-bennes (de 0.6% à 3.2% des transporteurs) et du nombre de transporteurs de produits forestiers (de 1.1% à 3.2%) au cours de la même période de référence. Ce changement dans les types de transporteurs, qui vont des transporteurs de fret ordinaire aux transporteurs de vrac (marchandises en vrac, déchargements et produits forestiers), explique en grande partie l'augmentation du tonnage transporté et du nombre connexe de tonnes-kilomètres.

Figure 7.1.13

For-hire Trucking, 1978-1988: Major Category of Commodities Carried, Level I Carriers¹Camionnage pour compte d'autrui, 1978-1988: Principaux types des produits transportés, les transporteurs de niveau 1¹

Number of carriers reporting by major category of commodities carried							
Transporteurs déclarants selon les principaux types des produits transportés							
Year	Total	General freight	Bulk liquids	Dump products	Forest products	Other commodities	Household goods movers
Année		Marchandises générales	Liquide en vrac	Déchargement	Produits forestiers	Autres marchandises	Articles ménagers
No. - Nbre							
1981	181	98	9	1	2	64	7
1982	181	97	9	1	4	62	8
1983	190	102	10	0	4	64	10
1984	210	114	12	4	4	67	9
1985	256	131	113	6	10	84	12
1986	252	131	16	6	12	76	1
1987	280	144	21	7	10	84	14
1988	313	154	24	10	10	101	14

¹ Carriers which earned gross annual operating revenues of \$5 million or more in the reference year

¹ Les entreprises dont les recettes totales annuelles sont de \$5 millions et plus pour l'année de référence

In 1981, the estimated tonne-kilometres were 24.9 billion; in 1988, however, this figure was 40.5 billion, an increase of 62.5%. Carriers travelled 1 122 tonne-kilometres per shipment in 1981, and 1 843 tonne-kilometres per shipment in 1988, an increase of 64.3%.

En 1981, le nombre estimatif de tonnes-kilomètres se chiffrait à 24.9 milliards; en 1988, cependant, le tonnage est passé à 40.5 milliards de tonnes en hausse de 62.5%. Les transporteurs ont parcouru 1 122 tonnes-kilomètres par expédition en 1981, et 1 843 tonnes-kilomètres par expédition en 1988, une augmentation de 64.3%.

Major Commodities Transported

Figure 7.1.14 summarizes the domestic intercity tonnage transported for the major commodities carried. The table presents the tonnage carried for all commodities that accounted for 2 million tonnes or more in any of the years 1981 to 1988. As more bulk carriers are earning more than \$5 million per year, the percentage that these selected commodities account for of the total tonnage increases. The 15 selected commodities accounted for 51.2% of the tonnage in 1981, compared to 57.8% in 1988.

Total tonnage of commodities transported domestically by Level 1 carriers reached 97.0 million tonnes in 1988, an increase of 110.0% over the 46.2 million tonnes carried in 1978. This total increased year-over-year, with its most sizeable increases occurring in 1984 (25.9% higher than 1983), 1986 (18.0% higher than in 1985), and 1988 (10.2% higher than in 1987).

The tonnage of sand, gravel and crude was the highest in 1988, reaching 10.0 million tonnes and 10.3% of the total tonnage of 97.0 million transported that year. In 1981, this commodity comprised of only 1.0% of the total 46.2 million tonnes moved.

Carriers transported 5.8 million tonnes of cement and concrete products in 1988, a 45.0% increase from the 4.0 million tonnes carried in 1978. In contrast to the rapid increase of sand, gravel and crude, cement and concrete remained comparatively stable throughout the review period, while maintaining a continuously high position.

Principales marchandises transportées

La figure 7.1.14 donne le tonnage des mouvements interurbains nationaux des principales marchandises transportées qui ont représenté 2 millions de tonnes ou plus au cours de l'une des années de la période 1981-1988. Comme les transporteurs de vrac sont de plus en plus nombreux à générer \$5 millions par année, la part de ces marchandises particulières, en pourcentage du tonnage total, augmente. Les 15 marchandises choisies ont représenté 51.2% du tonnage en 1981 par rapport à 57.8% en 1988.

Le nombre total de tonnes de marchandises transportées au niveau national par les entreprises de niveau 1 s'est chiffré à 97.0 millions en 1988, en hausse de 110.0% par rapport aux 46.2 millions de tonnes transportées en 1978. Le tonnage total a augmenté d'une année à l'autre, plus particulièrement en 1984 (25.9% de plus qu'en 1983), en 1986 (18.0% de plus qu'en 1985) et en 1988 (10.2% de plus qu'en 1987).

Le tonnage des chargements de sable, de gravier et de matières brutes a été le plus élevé en 1988, atteignant 10.0 millions de tonnes et 10.3% du tonnage total transporté cette année-là (97.0 millions de tonnes). En 1981, ces mouvements ont représenté 1.0% seulement du tonnage total transporté, soit 46.2 millions de tonnes.

En 1988, les entreprises ont transporté 5.8 millions de tonnes de produits en ciment et en béton, en hausse de 45.0% par rapport aux 4.0 millions de tonnes transportées en 1978. Comparativement au tonnage des chargements de sable, de gravier et de matières brutes qui a augmenté rapidement, le tonnage des produits en ciment et en béton est demeuré stable tout au long de la période d'observation, tout en conservant un niveau élevé.

Figure 7.1.14

For-hire Trucking, 1981-1988: Tonnage for Major Commodities Moved, Level 1 Carriers**Camionnage pour compte d'autrui, 1981-1988: Nombre estimatif de tonnes selon les principaux produits transportés**

Commodity - Produit	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
	'000							
Sand, gravel and crude stone - Sable, gravier, et pierre brute	449	906	1 785	2 787	5 657	7 266	7 397	9 979
Cement and concrete basic products - Produits de base en ciment et en béton	4 030	3 401	2 902	3 143	3 149	3 916	4 634	5 845
Plate, sheet and strip, steel - Tôles, feuilles et feuillards d'acier	1 388	1 786	1 335	2 749	3 253	3 917	4 169	4 643
Fuel oil - Mazout	3 142	2 913	2 499	2 702	2 709	3 587	3 791	4 307
Pulpwood chips - Copeaux de bois	572	458	830	1 643	2 117	3 970	8 522	4 224
Other food preparations - Autres préparations alimentaires	2 453	2 943	2 253	3 331	3 061	3 781	4 492	4 139
General freight - Fret général	466	944	1 663	1 438	780	728	1 353	3 493
Other crude non-metallic minerals - Autres minéraux non métalliques bruts	1 036	1 004	1 172	1 121	1 824	2 533	2 049	3 453
Gasoline - Essence	2 354	2 117	2 299	2 313	2 530	2 504	3 738	3 312
Petroleum and coal products - Dérivés du pétrole et de la houille	985	1 264	1 297	1 477	1 625	1 714	1 635	2 930
Lumber and sawn timber - Bois de construction et sciage	1 346	1 138	1 595	1 401	2 047	2 225	2 519	2 843
Other non-metallic mineral basic products - Autres produits minéraux non métalliques de base	1 514	1 695	1 618	2 188	1 644	2 517	2 617	2 468
Paper for printing - Papier d'impression	956	1 184	1 186	1 600	1 394	2 039	1 903	2 014
Crude mineral oils - Huiles minérales brutes	1 687	1 528	2 052	2 599	3 127	2 248	1 789	902
Passengers automobiles and chassis - Voitures particulières et chassis	1 287	898	1 681	1 472	2 013	1 370	1 079	1 483
Total for selected commodities - Total des produits sélectionnés	23 665	24 179	26 167	31 964	36 930	44 315	51 687	56 035
Percentage of selected to all commodities - Pourcentage des produits sélectionnés	51.2	49.1	50.2	49.4	54.5	55.4	58.7	57.8
Total for all commodities - Total pour tous les produits	46 185	49 279	52 158	64 662	67 794	80 006	88 055	96 998

¹ Carriers which earned annual operating revenues of \$5 million or more in the reference year.

¹ Les entreprises dont les recettes totales annuelles sont de \$5 millions et plus pour l'année de référence.

Other major commodities with respect to tonnage carried include pulpwood chips which increased 638.5% over the review period, general freight which increased 649.6%, plate, sheet and strip steel which increased 234.5%, and, close behind, other crude non-metallic minerals which increased 233.3%. The only commodity to post a decrease in this top ten list was crude mineral oils which decreased 46.5% from the 1.7 million tonnes shipped in 1978 to 0.9 million tonnes in 1988.

Parmi les autres principales marchandises dont le tonnage a augmenté pendant la période d'observation, mentionnons les copeaux de bois à pâte (638.5%), le fret général (649.6%), les tôles, feuilles et feuillards d'acier (234.5%) et, non loin derrière, les minerais non métalliques bruts (233.3%). Parmi les dix premières marchandises, seules les huiles minérales brutes ont affiché une diminution du tonnage, soit 46.5%, passant de 1.7 million de tonnes transportées en 1978 à 0.9 million de tonnes en 1988.

AN ANALYSIS OF EMPLOYMENT, EQUIPMENT AND VEHICLE-KILOMETRES OF FOR-HIRE CARRIERS USING THE PROVINCE OF DOMICILE VERSUS PROVINCE OF OPERATION CONCEPTS

Pending the revision of the current Motor Carriers of Freight questionnaire, a supplementary report was initiated in response to the demands of Transport Canada and the provinces for additional information to measure the impact of deregulation on employment, equipment, and vehicle-kilometres by province. For the 1988 data year, a supplementary report was included with all questionnaires mailed to those Revenue Class I and II carriers, who in the previous survey year carried either interprovincial or international traffic. A total of 894 carriers are included in this study. Please note that the term "province" includes both Canadian territories. For reasons of confidentiality, data for the Yukon and the Northwest Territories have been combined.

The annual Motor Carriers of Freight (AMCF) and the Supplementary Report differ in terms of concepts used when collecting employment and equipment data. The supplementary report requires allocation by province of operation, while the AMCF allocates the employment to the province of domicile. The term province of operation refers to the area where the trucking activity actually took place during the year. Province of domicile refers to the area where the carrier has its general headquarters.

The report provides data on employment, equipment and distance travelled according to province of operation. Information on owner operators is provided in this same format. Table 7.2.1 details, by province of activity, employees by function including highway and local drivers and owner operators. Table 7.2.2 lists

ANALYSE DE L'EMPLOI, DU MATÉRIEL ET DU NOMBRE DE VÉHICULES-KILOMÈTRES DES TRANSPORTEURS POUR COMPTE D'AUTRUI, SELON LA PROVINCE DE DOMICILE ET LA PROVINCE D'ACTIVITÉ

En attendant la révision du questionnaire actuel de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises, un rapport complémentaire a été élaboré en réponse à la demande de Transports Canada et des provinces concernant l'obtention de renseignements supplémentaires permettant de mesurer l'incidence de la déréglementation sur l'emploi, le matériel et le nombre de véhicules-kilomètres selon la province. Pour l'année de référence 1988, un rapport complémentaire accompagnait tous les questionnaires qui ont été envoyés aux transporteurs des catégories I et II de recettes qui, au cours de l'année d'enquête précédente, transportaient des marchandises au niveau interprovincial ou international. L'étude comprend 894 transporteurs au total. À noter que le terme "province" comprend les deux territoires canadiens. Aux fins de la confidentialité, on a regroupé les données pour le Yukon et les Territoires du Nord-ouest.

Le questionnaire annuel destiné aux transporteurs routiers de marchandises (TRM) et le rapport complémentaire diffèrent au niveau des concepts utilisés lors de la collecte des données sur l'emploi et le matériel. Pour le rapport complémentaire, on exige une répartition selon la province d'activité, tandis que pour le questionnaire (TRM), on répartit l'emploi selon la province de domicile. Le terme "province d'activité" renvoie à la région où les activités de camionnage ont réellement eu lieu pendant l'année. La "province de domicile" renvoie à la région où se situe le siège social du transporteur.

Le rapport fournit des données sur l'emploi, le matériel et la distance parcourue selon la province d'activité. Des renseignements sur les chauffeurs contractants sont fournis sous le même format. Le tableau 7.2.1 fournit en détail, selon la province d'activité, le nombre d'employés selon la fonction, y compris le nombre de chauffeurs

Figure 7.2.1

For-hire Trucking, 1988: Interprovincial Carriers, Employment by Function, by Area of Activity

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: transporteurs interprovinciaux, effectif selon la fonction, la région d'activité

Area of activity	Highway Drivers	Local Drivers	Owner Operators	Maintenance Personnel	Platform & Dock	Other Terminal Personnel	Admin Personnel	Total
Région d'activité	Chauffeurs de longues distances	Chauffeurs locaux	Chauffeurs contractants	Personnel d'entretien	Personnel de plates-formes et de quais	Autre personnel de terminaux	Personnel d'admin	
Newfoundland - Terre-Neuve	91	21	126	23	22	-	59	342
Prince Edward Island - Ile-du-Prince-Édouard	67	23	28	29	19	2	54	222
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	647	161	419	116	225	49	342	1,959
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	839	126	650	209	225	7	586	2,706
Québec	4,413	736	1,869	901	829	246	1,656	10,650
Ontario	9,765	2,253	5,039	1,795	2,766	1,502	5,591	28,711
Manitoba	1,354	491	778	293	717	252	839	4,724
Saskatchewan	975	219	741	215	363	89	514	3,116
Alberta	3,033	472	1,561	607	831	336	1,471	8,311
British Columbia - Colombie-Britannique	1,985	377	1,723	355	632	232	1,093	6,397
Territories - Territoires	140	37	33	50	28	18	34	340
United States - États-Unis	563	103	1,034	31	134	169	165	2,199
Total¹	23,787	5,019	14,001	4,624	6,791	2,966	12,402	69,677

¹ Country totals may not match with data from the Motor Carriers of Freight (1988) survey due to a difference in definition of terms and some confusion over the use of full and part-time employees as well as employees who were performing multiple duties. - Les totaux nationaux peuvent ne pas correspondre aux données de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (1988) en raison d'une différence dans la définition des termes et d'une certaine confusion quant à l'utilisation des employés à plein temps et à temps partiels de même que les employés qui remplissent plusieurs fonctions

the number of power units and trailers by province of activity. Table 7.2.3, also by province of activity, gives distance travelled for straight trucks and road tractors. Tables 7.2.4 and 7.2.5 give selected summary statistics for the 894 carriers who completed the supplementary report, tabulated by province of domicile.

HIGHLIGHTS

Province of Domicile versus Province of Activity

When comparing employment figures in terms of the province of domicile concept versus the province of operation concept, province of domicile figures are exaggerated in five of the twelve provinces. Manitoba's share of trucking employees is 69% (2,717 persons) larger when using the province of domicile concept. This can easily be explained by the fact that some of the largest interprovincial carriers are domiciled in Manitoba. British Columbia recorded more than twice as many employees working in the province as opposed to the number of people employed by carriers domiciled in that province (4,674 versus 2,044).

When one compares equipment operated, using the two different statistical yardsticks, all but four provinces show distortions when comparing the province of domicile figures to province of activity figures. Manitoba revealed the largest difference with 4,138 more units of equipment registered as domiciled than were actually operating in the province. In keeping with the large difference in employment figures recorded for the province of British Columbia, the total equipment operated in that province was greater than the equipment registered as domiciled (6,621 versus 4,869).

locaux et de longues distances et de chauffeurs contractants. Le tableau 7.2.2 donne le nombre d'unités motorisées et de remorques selon la province d'activité. Le tableau 7.2.3 fournit la distance parcourue par les camions et les tracteurs routiers selon la province d'activité. Aux tableaux 7.2.4 et 7.2.5, on trouve des statistiques sommaires choisies pour les 894 transporteurs qui ont rempli le rapport complémentaire, selon la province de domicile.

FAITS SAILLANTS

Province de domicile et province d'activité

Lorsqu'on compare les chiffres de l'emploi aux niveaux de la province de domicile et de la province d'activité, on constate que les chiffres de la province de domicile sont exagérés dans cinq des douze provinces. Le nombre d'employés du camionnage au Manitoba est 69 % (2,717 personnes) plus élevé lorsque l'on se fonde sur la province de domicile. Cela s'explique facilement par le fait que certains des plus grands transporteurs interprovinciaux sont domiciliés au Manitoba. En Colombie-Britannique, le nombre d'employés travaillant dans la province est plus de deux fois supérieur au nombre de personnes employées par des transporteurs domiciliés dans cette province (4,674 personnes par rapport à 2,044 personnes).

Si l'on examine le matériel exploité selon les deux variables statistiques, toutes les provinces, sauf quatre, affichent des distorsions lorsqu'on compare les chiffres établis selon la province de domicile aux chiffres établis selon la province d'activité. Le Manitoba a affiché l'écart le plus important, déclarant 4,138 unités de plus selon la province de domicile que selon la province d'activité. Parallèlement à l'important écart dans les chiffres de l'emploi relevés dans la province de la Colombie-Britannique, le matériel total exploité dans cette province était supérieur au matériel déclaré selon la province de domicile (6,621 par rapport à 4,869).

Figure 7.2.2

For-hire Trucking, 1988: Interprovincial Carriers, Number of Power Units and Trailers Operated by Area of Activity

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: transporteurs interprovinciaux, nombre d'unités motorisées et de remorques exploitées selon la région d'activité

Area of activity Région d'activité	Straight trucks Camions		Tractors Tracteurs		Trailers Remorques
	(Owned & Leased)	(Operated by Owner/Operators)	(Owned & Leased)	(Operated by Owner/Operators)	(Owned & Leased)
	(possédés et loués)	(exploités par les chauffeurs contractants)	(possédés et loués)	(exploités par les chauffeurs contractants)	(possédées et louées)
	No.	No.	No.	No.	No.
Newfoundland - Terre-Neuve	25	-	62	120	207
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	17	-	64	56	284
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	278	1	510	379	1,198
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	202	5	693	635	3,033
Québec	740	63	3,687	1,706	10,303
Ontario	3,027	86	9,976	5,328	31,656
Manitoba	222	6	1,500	711	5,499
Saskatchewan	225	4	830	746	2,650
Alberta	500	15	2,773	1,597	9,367
British Columbia - Colombie-Britannique	380	52	1,530	1,608	4,711
Territories - Territoires du Nord-Ouest	13	-	41	46	82
United States - États-Unis	25	108	736	1,023	1,657
Total¹	5,654	340	22,402	13,955	70,658

¹ Country totals may not match with data from the Motor Carriers of Freight (1988) survey due to a difference in definition of terms especially concerning trailers, semi trailers and "other" equipment operated. - Les totaux nationaux peuvent ne pas correspondre aux données de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises (1988) en raison d'une différence dans la définition des termes, surtout en ce qui concerne les remorques, les semi-remorques et "l'autre" matériel exploités.

Provincial Ranking

When ranking the provinces in terms of employment, equipment and distance travelled, Ontario ranks first in all scenarios. However, when analyzing employment (i.e. those employees (owner operators are not included) who are working in the province versus those who are domiciled on the same province), the top three provinces in terms of province of operation are Ontario (23,672 employees), Quebec (8,781 employees) and Alberta (6,750 employees). In terms of province of domicile, the top three provinces are Ontario (27,849 employees), Alberta (6,977 employees) and Manitoba (6,663 employees).

Repeating this analysis for the equipment records, a similar shift occurs. The top three provinces in terms of equipment operated in a province are (in order) Ontario (44,659 vehicles), Quebec (14,730 vehicles) and Alberta (12,640 vehicles). In terms of province of domicile the ranking of top three provinces changes to Ontario (48,344 vehicles), Alberta (13,351 vehicles) and Quebec (12,481 vehicles).

Figure 7.2.3

For-hire Trucking, 1988: Interprovincial Carriers Distance Travelled by Straight Trucks and Tractors, by Area of Activity

Camionnage pour compte d'autrui, 1988: transporteurs interprovinciaux, distance parcourue par les camions et tracteurs, selon la région d'activité

Area of activity Région d'activité	Straight trucks Camions		Tractors Tracteurs	
	Camions		Tracteurs	
	(Owned & Leased)	(Operated by Owner/Operators)	(Owned & Leased)	(Operated by Owner/Operators)
	(possédés et loués)	(exploités par les chauffeurs contractants)	(possédés et loués)	(exploités par les chauffeurs contractants)
('000 Km.) - (en milliers de Km)				
Newfoundland - Terre-Neuve	1 333	--	9 322	15 250
Prince Edward Island - Ile-du-Prince-Édouard	661	--	12 423	8 525
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	8 907	267	49 896	49 452
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	6 691	425	68 708	66 312
Québec	26 631	3 359	302 020	154 440
Ontario	51 632	5 714	670 148	474 162
Manitoba	8 222	85	105 160	102 135
Saskatchewan	11 962	481	98 542	100 456
Alberta	21 443	1 390	261 236	178 102
British Columbia - Colombie-Britannique	11 361	2 201	152 694	204 542
Territories - Territoires du Nord-Ouest	711	--	16 992	22 466
United States - États-Unis	6 680	6 206	323 164	531 782
Total	156 503	20 139	2 070 304	1 899 810

Distance

A rough calculation of the average annual distance travelled by company drivers and owner operators reveals that company drivers appear to drive substantially fewer kilometres than owner operators. In 1988, assuming highway drivers operate tractors, company drivers covered an average of 87 035 kilometres compared with 138 460 kilometres for owner operators driving tractors.

Owner Operators

There were 14,001 owner operators employed, either part time or full time, by the carriers who completed this survey. Roughly 60% of these owner operators operated in the provinces of Ontario, Quebec and British Columbia. The majority of these

Position des provinces

Lorsqu'on établit la position des provinces en termes de l'emploi, du matériel et de la distance parcourue, l'Ontario prend la première position dans tous les scénarios. Cependant, lorsque l'on analyse l'emploi (c.-à-d. le nombre d'employés (sauf les chauffeurs contractants) qui travaillent dans la province par rapport à ceux qui sont domiciliés dans cette province), les trois premières provinces en termes de province d'activité sont l'Ontario (23,672 employés), le Québec (8,781 employés) et l'Alberta (6,750 employés). En termes de province de domicile, les trois premières provinces sont l'Ontario (27,849 employés), l'Alberta (6,977 employés) et le Manitoba (6,663 employés).

On observe la même tendance lorsqu'on analyse les registres du matériel. Les trois premières provinces en termes du matériel exploité dans une province sont, en ordre d'importance, l'Ontario (44,659 véhicules), le Québec (14,730 véhicules) et l'Alberta (12,640 véhicules). En termes de la province de domicile, par contre, les trois premières provinces sont l'Ontario (48,344 véhicules), l'Alberta (13,351 véhicules) et le Québec (12,481 véhicules).

Distance

Un calcul sommaire de la distance annuelle moyenne parcourue par les chauffeurs sur la liste de paye des entreprises et les chauffeurs contractants révèle que les premiers parcourent beaucoup moins de kilomètres que les deuxièmes. En 1988, en supposant que les chauffeurs de longues distances exploitaient des tracteurs, les chauffeurs sur la liste de paye des entreprises ont parcouru en moyenne 87 035 kilomètres par rapport à 138 460 kilomètres pour les chauffeurs contractants.

Chauffeurs contractants

Les transporteurs qui ont participé à cette enquête ont employé 14,001 chauffeurs contractants à temps partiel ou à plein temps. Environ 60 % de ces chauffeurs travaillaient dans les provinces de l'Ontario, du Québec et de la Colombie-Britannique. La majorité

(98%) drove road tractors. The provinces in which these owner operators recorded the majority of their distance travelled were Ontario (480 million kilometres), British Columbia (207 million kilometres), Alberta (179 million kilometres) and Quebec (158 million kilometres).

If one ranks the distance travelled, domestically, by road tractors operated by company drivers and owner operators, Ontario is the number one ranked province for both owner operators and company drivers. However, it is interesting to note that Quebec ranks second (302 million kilometres) in terms of total distance covered by company drivers but drops to fourth place (154 million kilometres) for owner operators driving road tractors, thus Quebec relies less heavily on owner operators. Internationally, Ontario drops to second place behind the U.S. in terms of distance travelled by owner operators and Quebec is pushed to third place by the U.S. in terms of distance travelled by company drivers.

CONCLUSIONS

From this brief analysis, it is important to note that the definition of concepts used is very important with respect to the type of results expected. Ontario tends to dominate no matter which statistical yardstick is used, however Manitoba, British Columbia and Quebec are greatly affected by the choice of yardstick.

Overall, owner operators tended to cover greater distances than company drivers during the year. Owner operators are used extensively throughout Canada and the U.S. and accounted for roughly 20% of the total employees recorded for the 894 carriers who responded to this survey. Highway drivers and owner operators, together, accounted for 54% of the total number of employees.

d'entre eux (98 %) conduisaient des tracteurs routiers. Ces chauffeurs contractants ont surtout parcouru les routes de l'Ontario (480 millions de kilomètres), de la Colombie-Britannique (207 millions de kilomètres), de l'Alberta (179 millions de kilomètres) et du Québec (158 millions de kilomètres).

Si l'on analyse la distance parcourue au niveau national par les tracteurs routiers exploités par des chauffeurs sur la liste de paye des entreprises et des chauffeurs contractants, l'Ontario occupe la première place quant à la distance parcourue par les deux catégories de chauffeurs. Il est cependant intéressant de noter que le Québec occupe la deuxième place (302 millions de kilomètres) en termes de la distance totale parcourue par les chauffeurs sur la liste de paye des entreprises, mais occupe la quatrième place (154 millions de kilomètres) quant à la distance parcourue par les chauffeurs contractants exploitant des tracteurs routiers. Le Québec dépend donc moins des services des chauffeurs contractants. Au niveau international, l'Ontario occupe la deuxième place derrière les États-Unis quant à la distance parcourue par les chauffeurs contractants. Le Québec est relégué à la troisième place par les États-Unis quant à la distance parcourue par les chauffeurs sur la liste de paye des entreprises.

CONCLUSIONS

À partir de cette brève analyse, on peut constater que la définition des concepts utilisés est très importante par rapport au type de résultats escomptés. L'Ontario tend à être la première quelle que soit la mesure statistique utilisée; toutefois, le choix de la mesure statistique influe grandement sur les données du Manitoba, de la Colombie-Britannique et du Québec.

Dans l'ensemble, les chauffeurs contractants ont parcouru de plus longues distances que les chauffeurs sur la liste de paye des entreprises au cours de l'année. Le Canada et les États-Unis font grandement appel aux chauffeurs contractants qui représentaient environ 20 % du nombre total d'employés déclarés par les 894 transporteurs qui ont participé à l'enquête. Les chauffeurs de longues distances et les chauffeurs contractants représentaient ensemble 54 % du nombre total d'employés.

Figure 7.2.4

For-hire trucking 1988: Summary Statistics by Province or Territory of Domicile

Le camionnage pour compte d'autrui, 1988: Statistiques sommaires, par province ou territoire de domicile

		Canada ¹	New-found-land	Prince Edward Island	Nova Scotia	New Brunswick	Québec
			Terre-Neuve	Ile-du-Prince-Edouard	Nouvelle-Ecosse	Nouveau-Brunswick	
Establishment reporting – Etablissements déclarants	No. – Nbe	894	10	8	40	36	220
Operating revenues – Total – Recettes d'exploitation	\$,000	6,181,268	21,187	32,629	114,317	335,953	760,213
Operating expenses – Total – Frais d'exploitation	\$,000	5,979,057	20,853	32,173	112,640	320,177	725,131
Net operating revenues – Recettes nettes d'exploitation	\$,000	202,211	334	456	1,677	15,777	35,082
Nber of employees (incl. working owners) – Nbre d'employés (prop actifs inclus)		55,768	138	240	1,214	2,501	6,321
Equipment – Matériel productif							
Trucks – Camions	No. – Nbe	5,723	32	30	225	295	624
Road tractors – Tracteurs routiers	No. – Nbe	22,481	63	68	510	684	3,462
Semi-trailers – Semi-remorques	No. – Nbe	71,549	191	223	1,171	2,826	8,395
Equipment – Total – Matériel productif	No. – Nbe	99,753	286	321	1,906	3,805	12,481
		Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	British Columbia Colombie Britannique	Territories Territoires
Establishment reporting – Etablissements déclarants	No. – Nbe	276	38	45	126	91	4
Operating revenues – Total – Recettes d'exploitation	\$,000	2,871,139	631,696	169,963	824,419	382,879	36,872
Operating expenses – Total – Frais d'exploitation	\$,000	2,788,130	619,305	165,698	782,827	375,990	36,134
Net operating revenues – Recettes nettes d'exploitation	\$,000	83,010	12,391	4,265	41,592	6,889	739
Nber of employees (incl. working owners) – Nbre d'employés (prop actifs inclus)		27,849	6,663	1,519	6,977	2,044	302
Equipment – Matériel productif							
Trucks – Camions	No. – Nbe	3,179	320	213	532	252	21
Road tractors – Tracteurs routiers	No. – Nbe	10,677	2,244	591	3,119	1,013	50
Semi-trailers – Semi-remorques	No. – Nbe	34,628	8,795	1,948	9,700	3,604	208
Equipment – Total – Matériel productif	No. – Nbe	48,344	11,359	2,752	13,351	4,869	279

¹ Some totals may not add due to roundings – Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies

Figure 7.2.5

For-hire Trucking, 1988: Number of Motor Carriers by Major Type of Commodities Carried

Le camionnage pour compte d'autrui, 1988: Nombre de transporteurs, par principaux types de marchandises transportées

		Major type of commodities carried – Principaux types de marchandises transportées						
		Total ¹	General freight	Bulk liquids	Dump	Forest products	Other commodities	Households goods
			Marchandises générales	Liquides en vrac	Déchargements	Produits forestiers	Autres marchandises	Articles Ménagers
Establishments reporting – Etablissements déclarants	No. – Nbre	894	340	50	29	77	392	6
Operating revenues – Total – Recettes d'exploitation	\$,000.	6,181,268	3,467,385	494,111	72,132	164,496	1,923,181	59,962
Local – Locales	\$,000.	446,050	279,215	46,014	10,526	3,761	105,825	710
Intercity – Interurbaines	\$,000.	5,691,913	3,183,086	440,690	60,995	158,560	1,789,387	59,195
Off-Highway – Chemins privés	\$,000.	43,305	5,083	7,408	611	2,176	27,969	57
Operating expenses – Total – Dépenses d'exploitation	\$,000.	5,979,057	3,371,519	472,799	69,113	156,163	1,849,467	59,996
Transportation expenses – Frais de transport	\$,000.	3,930,408	2,128,382	322,080	50,504	117,970	1,274,406	37,067
Maintenance & garage expenses – Entretien du matériel productif & frais de garage	\$,000.	459,209	213,230	53,595	8,139	14,386	164,454	5,406
Terminal expenses – Frais de terminus	\$,000.	449,257	365,070	9,698	243	1,121	68,335	4,790
Admin. & Gen. expenses – Frais d'admin. & frais gen.	\$,000.	1,140,184	664,837	87,427	10,226	22,687	342,273	12,733
Nber of employees – Nbre d'employés		55,768	33,471	4,189	481	1,130	15,729	768
Salaries & wages – Total – Rémunération	\$,000.	1,870,914	1,131,500	147,690	14,462	31,878	522,623	22,762
Assets – Total – de l'actif	\$,000.	3,415,342	1,876,281	374,700	49,446	83,192	1,004,137	27,586
Liabilities – Total – du passif	\$,000.	2,399,685	1,323,411	244,000	33,762	57,365	718,690	22,458
Owner(s) equity – Total – de l'avoir des actionnaires	\$,000.	1,015,656	552,870	130,700	15,684	25,827	285,448	5,128
Total equipment operated – Matériel productif en opération	No. – Nbre	107,267	62,485	8,850	1,153	2,213	31,284	1,282
Straight trucks – Camions	No. – Nbre	5,723	4,032	250	47	39	1,122	233
Road tractors – Tracteurs routiers	No. – Nbre	22,481	11,510	1,966	341	692	7,731	241
Semi-trailers – Semi-remorques	No. – Nbre	71,549	42,199	5,520	731	1,371	20,971	757
Other – Autres	No. – Nbre	7,514	4,744	1,114	34	111	1,460	51

SUMMARY STATISTICS FOR SELECTED PRIVATE CARRIERS, 1984 TO 1988

The private trucking industry has long been recognised as a large and integral part of the trucking industry but is not as easily identifiable for survey purposes as the for-hire segment. For the purposes of this study, the data presented are for those carriers which transported freight, were involved in intercity trucking, had a fleet of at least 15 vehicles, had operating expenses of more than \$500,000 and were involved in manufacturing, trade, agriculture, forestry, fishing, trapping, mining or construction activities. Although these selection criteria have remained unchanged for all survey years included in the study, year over year comparisons should be made with caution. For example, starting in 1987, all of Canada Post's operations were grouped together and appear under the province of Ontario thus creating a large increase in employment and remuneration figures at the expense of other provinces.

STATISTIQUES SOMMAIRES DE CERTAINS TRANSPORTEURS POUR COMPTE PROPRE, DE 1984 À 1988

On reconnaît depuis longtemps l'apport important des entreprises de camionnage pour compte propre au secteur du camionnage. Au niveau de l'enquête, ce secteur du camionnage pour compte propre est plus difficile à définir que celui du camionnage pour compte d'autrui. Aux fins de la présente étude, les données présentées sont celles des transporteurs qui déplacent des marchandises, qui effectuent des déplacements interurbains, qui comptent un parc d'au moins 15 véhicules, qui ont enregistré des dépenses d'exploitation de plus de \$500,000 et ont touché à des activités liées à la fabrication, au commerce, à l'agriculture, à la foresterie, à la pêche, à la trappe, à l'exploitation minière ou à la construction. Bien que ces critères de sélection sont demeurés les mêmes pour toutes les années d'enquête, y compris pour la présente étude, il faut faire preuve de prudence lorsqu'on fait des comparaisons d'une année à l'autre. Ainsi, en 1987, toutes les activités de la Société canadienne des postes ont été regroupées; elles figurent sous la province de l'Ontario, ce qui fait augmenter considérablement les chiffres sur l'emploi et la rémunération.

Figure 7.3.1

Private Trucking Summary Statistics 1984-1988

Camionnage pour compte propre-statistiques sommaires, 1984-1988

	Total Operating Expenses by Province of Origin				
	Dépenses d'exploitation totales selon la province d'origine				
	1984	1985	1986	1987	1988
	(\$'000)				
Establishments Reporting No. - Établissements déclarants	647	814	714	628	594
Newfoundland - Terre-Neuve	14,797	17,080	8,931	11,956	10,414
Prince Edward Island - Ile-du-Prince-Édouard	2,976	4,636	3,650	3,859	3,660
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	23,843	31,056	26,386	20,926	33,814
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	28,628	28,227	29,269	25,724	15,713
Atlantic Région - Région de l'Atlantique	70,243	80,999	68,237	62,464	63,601
Québec	365,850	518,366	503,119	504,546	461,629
Ontario	604,200	775,414	794,779	752,089	799,588
Central Region - Région centrale	970,050	1,293,780	1,297,898	1,256,634	1,261,217
Manitoba	29,941	42,760	43,844	41,283	31,418
Saskatchewan	52,522	54,202	49,374	40,450	48,335
Alberta	120,388	155,631	138,285	161,806	213,477
British Columbia - Colombie-Britannique	81,962	99,344	112,018	139,636	147,156
Yukon					
Northwest Territories - Territoires du Nord-Ouest					
Western Provinces - Provinces de l'Ouest	284,812	351,937	343,522	383,175	440,386
TOTAL (\$'000)	1,325,106	1,726,715	1,709,656	1,702,274	1,765,204

* Data presented are for those carriers which carried freight, were involved in intercity trucking, had operating expenses of more than \$500,000 and were involved in manufacturing, trade, agriculture, forestry, fishing, trapping, mining or construction activities - Les données présentées sont celles de transporteurs qui ont déplacé des marchandises, effectué des voyages interurbains, déclaré des dépenses d'exploitation de plus de \$500,000 et participé à des activités liées à la fabrication, à l'agriculture, à la foresterie, à la pêche, à la trappe, à l'exploitation minière ou à la construction

For the presentation of some tables, some provinces were grouped together: Newfoundland, Prince Edward Island, Nova Scotia and New Brunswick appear under the title of Atlantic provinces; Manitoba, Saskatchewan, Alberta and British Columbia were grouped together as the Western Provinces. All tables contained in this paper are available with a province by province breakdown by contacting the Transportation Division. Please note that there were no carriers domiciled in either the Yukon or Northwest Territories which met the selection criteria for this study.

HIGHLIGHTS

Expenses

Table 7.3.1 presents the total operating expenses declared for 1984 through 1988 by province of domicile. Although the establishments reporting dropped to 594 in 1988 from 647 in the 1984 the total amount of dollars spent on operating expenses increased, an indication that the average carrier has increased in

Aux fins de la présente étude, certaines provinces ont été regroupées: Terre-Neuve, l'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick sont regroupées sous les provinces de l'Atlantique; le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique, sous les provinces de l'Ouest. On peut obtenir auprès de la Division des transports les tableaux qui apparaissent dans le présent rapport, selon une ventilation par province. À noter qu'aucune donnée n'a été recueillie pour le Yukon ou les Territoires du Nord-Ouest.

FAITS SAILLANTS

Dépenses

Le tableau 7.3.1 présente les dépenses d'exploitation totales déclarées par toutes les provinces pour la période 1984-1988. Bien que le nombre d'entreprises déclarantes ait diminué pour passer de 647 en 1984 à 594 en 1988, les dépenses d'exploitation totales ont augmenté, ce qui révèle un accroissement de la taille du transporteur

Figure 7.3.2

Private Trucking Summary Statistics 1984-1988

Employment and Compensation: Total Number of Establishments, Drivers, Owner Operators and Compensation by Region

Camionnage pour compte propre – Statistiques sommaires, 1984-1988

Emploi et rémunération: Nombre total d'établissements, de chauffeurs, de chauffeurs contractants et rémunération selon la région

	Establishments Reporting	Company Drivers	Company Drivers Compensation	Owner Operators	Owner Operators Compensation
	Établissements déclarants	Chauffeurs sur la liste de paye des entreprises	Rémunération des chauffeurs sur la liste de paye des entreprises	Chauffeurs contractants	Rémunération des chauffeurs contractants
	No.	No.	(\$'000)	No.	(\$'000)
Atlantic Region/Région de l'Atlantique					
1984	69	994	19,803	139	6,355
1985	83	1,237	26,339	97	6,913
1986	67	954	20,221	100	6,424
1987	53	814	19,058	104	7,708
1988	52	652	16,014	233	15,082
Québec					
1984	211	5,023	140,274	263	18,292
1985	262	6,954	198,805	571	55,296
1986	246	6,915	202,589	458	37,200
1987	226	6,639	195,015	434	40,703
1988	206	6,127	180,599	283	23,818
Ontario					
1984	259	7,846	221,041	387	35,617
1985	322	9,818	289,773	418	41,949
1986	274	9,266	300,247	351	32,014
1987	235	9,345	292,469	419	39,728
1988	233	9,421	326,906	530	50,695
Western Provinces de l'Ouest					
1984	108	3,186	97,449	368	28,146
1985	147	3,971	129,967	488	40,098
1986	127	4,548	133,861	432	40,575
1987	114	4,187	124,964	411	40,562
1988	103	4,058	138,872	452	43,943
CANADA					
1984	647	16,995	478,566	1,157	88,411
1985	814	21,980	644,883	1,574	144,256
1986	714	21,683	656,919	1,341	116,211
1987	628	20,985	631,507	1,368	128,702
1988	594	20,258	662,394	1,498	133,540

size. The average amount spent on general operating expenses varies by region and is consistent over time. Private trucking establishments operating in the western provinces recorded the highest figures in terms of expenses with an average \$2.6 million per carrier in 1984 which rose to an average of \$4.3 million by 1988. Ontario recorded average operating costs per establishment of \$2.3 million in 1984 which rose to an average of \$3.4 million for 1988. At a Canada level, the average amount dispensed on operating expenses per carrier has risen consistently over time. In 1984, private companies spent an average of \$2.0 million, this rose to an average of \$2.9 million in 1988. In terms of total expenses, Ontario and Quebec combined to account for roughly 75% of the total expenses reported for all of Canada for all years.

Employment and Compensation

The second table in the series, table 7.3.2 indicates the number of drivers and owner/operators and their compensation by region for 1984 through 1988. Please note that comparison should not be made between average compensation paid to company drivers and owner/operators as the figures for owner/operators include all overhead expenses including fuel and vehicle depreciation as well as full and part-time compensation packages. It is, however, noteworthy that between the years 1984 and 1988 the rate of increase of the average compensation package for both owner/operators and company drivers was the same (16%). Company drivers working in the Atlantic region and Ontario received increases of 23% over the five year time period. In the Atlantic region, the average annual employment compensation paid to company drivers rose from an average of \$19,922 in 1984 to \$24,561 in 1988. In Ontario the drivers appear to be slightly better compensated with corresponding figures of \$28,172 in 1984 and \$34,700 in 1988. The national average for company driver compensation was \$28,159 in 1984 and \$32,697 in 1988. In other words, private trucking firms in Ontario and the Western provinces appear to compensate their company drivers slightly more than the national average. The same can be said for compensation paid to owner/operators in these regions.

On the owner/operators side, the national average annual compensation in 1984 was \$76,414, and this increased to \$89,145 by 1988. The largest increase in terms of average amount of compensation paid to owner/operators occurred in the Atlantic region where payments increased 42% (from \$45,719 in 1984 to \$64,730 in 1988). Ontario, on the other hand, recorded the lowest increase, (4%), for the same period (from \$92,033 in 1984 to just \$95,651 in 1988). However, as is evident, the average compensation paid to Ontario-based owner/operators was substantially higher (20%) than the national average in 1984 and the other regions have simply "caught up". These figures are slightly lower than anticipated as all part time owner/operators compensation packages were included in the survey.

Tonne-Kilometres

Table 7.3.3 identifies by region of origin and/or destination the total tonne-kilometres performed by private carriage for all commodities in Canada. The province of Ontario predominates both in terms of goods originating from that province (43% of total tonne-kilometres in 1988) and destined to that province (42% in 1988). In 1984, the dispersion was slightly more equal, with Ontario accounting for just 30% of the total tonne-kilometres originating from the region. The same figure (30%) was recorded for the total tonne-kilometres destined to the region of Ontario in 1984 as well. Tonne-kilometres originating in Quebec and the western provinces accounted for 20% and 18% of the total respectively, in 1984. By 1988, Quebec ranked solidly in second place behind Ontario with 27% compared to 23% recorded for

moyen. La moyenne des dépenses d'exploitation générales vane selon la région et est constante dans le temps. Les entreprises de camionnage pour compte propre domiciliées dans les provinces de l'Ouest ont enregistré les dépenses les plus élevées, avec une moyenne de \$2.6 millions par transporteur en 1984, moyenne qui a augmenté pour passer à \$4.3 millions en 1988. L'Ontario a enregistré des dépenses d'exploitation moyennes par entreprise de \$2.3 millions en 1984, moyenne qui a augmenté pour passer à \$3.4 millions en 1988. Au niveau national, la moyenne des dépenses d'exploitation par transporteur a progressé considérablement au cours des années. En 1984, les transporteurs pour compte propre ont dépensé en moyenne \$2.0 millions, moyenne qui est passée à \$2.9 millions en 1988. Au niveau des dépenses totales, l'Ontario et le Québec ont représenté ensemble 75 % des dépenses déclarées pour tout le Canada et pour toutes les années.

Emploi et rémunération

Le tableau 7.3.2, le deuxième tableau de la série, fournit le nombre de chauffeurs et de chauffeurs contractants, ainsi que leur rémunération selon la région de 1984 à 1988 inclusivement. A noter qu'il ne faut pas comparer la rémunération moyenne versée aux chauffeurs inscrits sur la liste de paye des entreprises et celle versée aux chauffeurs contractants car cette dernière comprend tous les frais généraux, y compris le carburant et l'amortissement des véhicules, de même que les régimes de rémunération des employés à plein temps et à temps partiel. Il est cependant intéressant de noter qu'entre 1984 et 1988, le taux d'augmentation du régime de rémunération moyenne pour les chauffeurs contractants et les chauffeurs sur la liste de paye des entreprises était le même (16 %). Les chauffeurs sur la liste de paye des entreprises qui travaillent dans la région de l'Atlantique et en Ontario ont reçu des augmentations de 23 % au cours de la période de cinq ans. Dans la région de l'Atlantique, la rémunération moyenne annuelle versée aux chauffeurs sur la liste de paye des entreprises a augmenté pour passer de \$19,922 en 1984 à \$24,561 en 1988. En Ontario, l'augmentation a été légèrement plus élevée, de \$28,172 en 1984 à \$34,700 en 1988. La rémunération moyenne nationale des chauffeurs sur la liste de paye des entreprises était de \$28,159 en 1984, et de \$32,697 en 1988. En d'autres mots, les entreprises de camionnage pour compte propre de l'Ontario et des provinces de l'Ouest semblent rémunérer un peu mieux leurs chauffeurs inscrits sur la liste de paye par rapport à la moyenne nationale. Il en est de même pour la rémunération versée aux chauffeurs contractants dans ces régions.

La rémunération moyenne annuelle nationale des chauffeurs contractants en 1984 était de \$76,414; cette moyenne se chiffrait à \$89,145 en 1988. La plus forte augmentation au niveau de la rémunération moyenne versée aux chauffeurs contractants a été observée dans la région de l'Atlantique où elle a augmenté de 42 % (de \$45,719 en 1984 à \$64,730 en 1988). L'Ontario, par contre, a enregistré la plus faible augmentation (4 %) pour la même période (\$92,033 en 1984 à \$95,651 seulement en 1988). Cependant, il paraît évident que la rémunération moyenne versée aux chauffeurs contractants domiciliés en Ontario était beaucoup plus élevée (20 %) que la rémunération moyenne nationale en 1984. Les autres régions ont tout simplement "rattrapé le retard". Ces chiffres sont un peu moins élevés que prévus, les régimes de rémunération des chauffeurs contractants à temps partiel étant inclus dans l'enquête.

Tonnes-kilomètres

Le tableau 7.3.3 fournit, selon la région d'origine et de destination, le nombre total de tonnes-kilomètres parcourus par les transporteurs pour compte propre pour toutes les marchandises au Canada. La province de l'Ontario occupe la première place quant aux marchandises en provenance de cette province (43 % du nombre total de tonnes-kilomètres en 1988) et a destination de cette province (42 % en 1988). En 1984, la répartition était un peu plus équilibrée, l'Ontario représentant 30 % seulement du nombre total de tonnes-kilomètres effectuées en provenance de cette région. On a enregistré le même pourcentage (30 %) de kilomètres effectués à destination de la région de l'Ontario en 1984. Cette même année, le Québec et les provinces de l'Ouest ont représenté 20 % et 18 % respectivement du nombre total de tonnes-kilomètres effectués en provenance de ces

the western provinces. The same shifts occurred between the years 1984 and 1988 for traffic destined to Quebec (18% in 1984, 29% in 1988) and the western provinces (18% in 1984, 22% in 1988).

régions. En 1988, le Québec occupait fermement la deuxième position derrière l'Ontario avec un taux de 27 % par rapport à 23 % dans les provinces de l'Ouest. On a observé les mêmes revirements entre 1984 et 1988 au niveau des mouvements à destination du Québec (18 % en 1984 et 29 % en 1988) et des provinces de l'Ouest (18 % en 1984 et 22 % en 1988).

Figure 7.3.3

Intercity Commodity Movements – Total Tonne-Kilometres for all Goods in Canada by Region
Mouvements interurbains de marchandises – Nombre total de tonnes-kilomètres pour toutes les marchandises au Canada, selon la région

Origin Destination Origine	Atlantic Région de l'Atlantique	Québec	Ontario	Western Provinces de l'Ouest	Canada
	\$'000				
Atlantic Region/Région de l'Atlantique					
1984	901 067	18 515	37 078	--	956 660
1985	886 429	17 523	25 263	3 385	932 600
1986	910 466	66 037	31 588	--	1 008 091
1987	716 536	54 856	23 138	--	794 530
1988	698 494	--	26 348	--	887 921
Québec					
1984	133 992	2 313 199	713 666	8 886	3 169 743
1985	127 769	2 730 992	698 391	13 397	3 570 549
1986	127 240	2 668 612	774 275	67 428	3 637 555
1987	173 218	3 057 643	664 517	20 469	3 915 847
1988	--	2 911 756	--	9 224	3 506 161
Ontario					
1984	72 633	611 747	3 893 997	244 978	4 823 355
1985	73 556	731 464	4 980 568	170 409	5 955 997
1986	86 755	970 346	5 006 295	157 924	6 221 320
1987	61 195	728 877	5 065 970	132 516	5 988 558
1988	--	676 147	4 738 741	108 390	5 566 553
Western Provinces de l'Ouest					
1984	22 488	3 801	128 114	2 695 987	2 850 390
1985	--	17 873	109 128	2 349 016	2 476 117
1986	--	32 358	124 842	2 550 016	2 707 216
1987	--	20 453	92 136	4 083 883	4 196 472
1988	--	9 550	119 447	2 783 252	2 912 249
Canada					
1984	1 130 180	2 947 262	4 772 855	2 949 851	15 996 620
1985	1 087 754	3 497 850	5 813 350	2 524 600	12 923 554
1986	1 124 461	3 737 353	5 937 000	2 775 368	13 574 182
1987	950 949	3 861 829	5 845 761	4 247 352	14 905 891
1988	828 361	3 760 532	5 383 125	2 900 866	12 872 884

Intraregional movements accounted for the majority of all traffic moved in Canada. The western provinces recorded the highest overall percentage with 96% of the total originating traffic being moved intraregionally in 1988. The Atlantic provinces recorded just 79% intraregional movements for 1988. This was down from 94% recorded in 1984.

Les mouvements intrarégionaux ont représenté la plupart des mouvements effectués au Canada. Les provinces de l'Ouest ont enregistré le plus haut pourcentage global, avec 96 % de l'ensemble des mouvements intrarégionaux en provenance de ces provinces en 1988. Les provinces de l'Atlantique n'ont représenté que 79 % seulement des mouvements intrarégionaux en 1988, en baisse par rapport au pourcentage de 94 % observé en 1984.

Trips

In keeping with the trends established in terms of tonne-kilometres, the results of the analysis for the number of trips completed by private carriers are very similar. Table 7.3.4 lists the intercity commodity movements in term of number of trips by region for the years 1984 to 1988. Ontario continues to dominate recording 47% of total intercity trips made in Canada in 1988, up from the 42% recorded for 1984. This increase is not as large as the increase recorded for the same time period for tonne-kilometres. In terms of percentage of total trips made, the regions of Quebec and the western provinces remained virtually

Voyages

Les résultats de l'analyse du nombre de voyages effectués par les transporteurs pour compte propre sont très semblables à ceux de l'analyse du nombre de tonnes-kilomètres. Au tableau 7.3.4, on trouve les mouvements interurbains de marchandises en fonction du nombre de voyages effectués selon la région pour la période 1984-1988. L'Ontario est toujours en tête, avec 47 % du nombre total de mouvements interurbains effectués au Canada en 1988, en hausse par rapport au taux de 42 % enregistré en 1984. Cette augmentation n'est pas aussi forte que l'augmentation du nombre de tonnes-kilomètres enregistrée pour la même période. En termes du nombre

unchanged over the five year period. The total number of intercity trips originating in Quebec dropped from 26% to 25% of the total for Canada. Trips originating from the western region recorded a slight increase from 20% of the total to 21% for the same period. The figures for traffic destined to these same regions is virtually identical.

Trips made intraregionally accounted for roughly 90% of all movements within Canada in 1988. Quebec registered a slight increase in intraregional movements over time, recording 83% of the total trips in 1984 rising to 89% by 1988.

total de voyages effectués, les pourcentages pour les régions du Québec et des provinces de l'Ouest sont demeurés pratiquement inchangés au cours de la période de cinq ans. Le nombre total de voyages interurbains en provenance du Québec a baissé pour passer de 26 % à 25 % du total national. Le nombre de voyages en provenance de la région de l'Ouest a augmenté quelque peu pour passer de 20 % du total à 21 % pour la même période. Les chiffres des mouvements à destination de ces mêmes régions sont pratiquement identiques.

Les mouvements intrarégionaux ont représenté près de 90 % de tous les mouvements effectués au Canada en 1988. Le Québec a enregistré une faible croissance des mouvements dans le temps, le pourcentage passant de 83 % du nombre total de voyages en 1984 à 89 % en 1988.

Figure 7.3.4

Intercity Commodity Movements – Total Trips for all Goods in Canada by Region

Mouvements interurbains de marchandises – Nombre total de voyages pour toutes les marchandises au Canada, selon la région

Origin Destination Origine	Atlantic Région de l'Atlantique	Québec	Ontario	Western Provinces de l'Ouest	Canada
Atlantic Region/Région de l'Atlantique					
1984	293,360	1,394	1,250	–	296,004
1985	348,834	8,831	3,276	21	360,962
1986	330,429	8,656	3,208	–	342,293
1987	244,340	10,886	2,341	–	257,567
1988	201,286	2,966	1,032	–	205,284
Québec					
1984	8,189	625,057	119,830	259	753,335
1985	2,304	1,027,009	106,611	206	1,136,130
1986	3,041	926,234	104,038	399	1,033,712
1987	2,239	827,169	66,054	198	895,660
1988	7,205	798,928	84,278	124	890,535
Ontario					
1984	3,232	70,056	1,129,094	4,899	1,207,281
1985	891	96,450	1,616,987	5,962	1,720,290
1986	1,066	87,967	1,377,952	5,616	1,472,601
1987	875	93,830	1,471,396	5,436	1,571,537
1988	1,648	60,211	1,584,956	3,086	1,649,901
Western Provinces de l'Ouest					
1984	226	67	5,931	555,387	561,611
1985	–	255	2,316	624,817	627,388
1986	–	767	3,070	663,839	667,676
1987	–	199	2,498	674,588	677,285
1988	–	144	3,791	720,552	724,487
Canada					
1984	305,007	696,574	1,256,105	560,545	2,818,231
1985	352,029	1,132,545	1,729,190	631,006	3,844,770
1986	334,536	1,023,624	1,488,268	669,854	3,516,282
1987	247,454	932,084	1,542,289	680,222	3,402,049
1988	210,139	862,249	1,674,057	723,762	3,470,207

Tonnage by Distance Blocks

Table 7.3.5 outlines the total number of tonnes transported by different distance blocks for the years 1984 through 1988. To coincide with the observation that intraregional movements are dominant in this industry, it is interesting to note that the vast majority of all goods are transported less than 800 kilometres. A closer examination reveals that 81% of the total tonnes were actually carried less than 200 kilometres in 1984. This figure increased to 86% by 1988. Comparable figures for the 1988 for-hire industry reveal that roughly 50% of the tonnes carried are moved 200 kilometres or less. The distribution of tonnes over the

Tonnage selon le bloc de distance

Le tableau 7.3.5 fournit le nombre total de tonnes transportées, selon différents blocs de distance pour les années 1984-1988. Le fait que les mouvements intrarégionaux occupent la première place dans ce secteur d'activité coïncide avec le fait que la grande majorité des marchandises sont transportées sur une distance de moins de 800 kilomètres. Un examen plus approfondi révèle que 81 % du nombre total de tonnes ont été transportées en réalité sur une distance de moins de 200 kilomètres en 1984. Ce chiffre a augmenté pour passer à 86 % en 1988. En 1988, des données comparables pour les transporteurs pour compte d'autrui révèlent que 50 % environ du

various distance blocks remained stable for the five year period with the second most travelled distance being between 800 and 1600 kilometres. It is obvious from this table that very few trips are ever made from coast to coast. This seems entirely reasonable given the Canadian topography and our proximity to our largest trading partner, the U.S.A.

tonnage a été transporté sur une distance de 200 kilomètres ou moins. La répartition du tonnage selon les différents blocs de distance est demeurée stable pendant la période de cinq ans, le deuxième bloc de distance le plus souvent enregistré étant celui de 800 à 1,600 kilomètres. Il semble évident, d'après ce tableau, que très peu de voyages sont effectués d'un océan à l'autre. Cela semble tout à fait logique vu la topographie du Canada et la proximité de ce dernier avec son plus important partenaire commercial, les États-Unis.

Figure 7.3.5

Tonnage (Metric) by Kilometre Blocks

Nombre de tonnes (métriques) selon les blocs de kilomètres

Kilometres - Kilomètres	1984	1985	1986	1987	1988
0 - 799	55 984 997	72 582 999	68 969 294	66 839 915	66 421 026
800 - 1 599	812 191	1 498 785	1 575 791	1 481 349	1 246 308
1 600 - 2 399	237 336	108 459	249 344	231 058	195 018
2 400 - 3 199	37 759	63 607	70 171	31 976	46 716
3 200 - 3 999	22 540	23 149	24 753	10 910	57 989
4 000 - 4 799	15 384	12 653	781	8 938	21 423
4 800 and over - et plus	15 430	8 483	8 346	8 841	10 357
Annual - Total - Annuel	57 776 082	77 574 409	70 905 184	68 656 868	67 924 533

CONCLUSIONS

Between 1984 and 1988, the larger private carriers experienced a period of limited growth. The average amount of operating expenses increased in all regions during this period. The provinces of Ontario and Quebec continued to be the regions of greatest activity in terms of employment and compensation, tonne-kilometres and trips. Intraregional movements, particularly those covering less than 200 kilometres, are most common in this sector of the industry.

CONCLUSIONS

Entre 1984 et 1988, les plus importants transporteurs pour compte propre ont connu une période de ralentissement. Les dépenses d'exploitation moyennes ont augmenté dans toutes les régions. Les provinces de l'Ontario et du Québec ont continué d'afficher le plus haut niveau d'activité en termes de l'emploi et de la rémunération, du nombre de tonnes-kilomètres et de voyages. Les mouvements intrarégionaux, surtout ceux couvrant des distances de moins de 200 kilomètres, sont les plus courants dans ce secteur d'activité.

Introduction

The transportation industry in North America is experiencing some of the most sweeping changes since the birth of our nation. Although the Free Trade Act will be phased in over the next ten years, many companies (both Canadian and American) have taken certain initiatives, the effects of which are already evident. This is especially obvious in the trucking industry where many of the firms are struggling to survive. This combined with deregulation of the Canadian industry in 1988 and the earlier (1984) deregulation of the U.S. industry results in a period of economic uncertainty for this vital, normally stable industry. Observing these changes is both interesting and very important. This study, which was originally prepared for presentation at the annual Canadian Transportation Research Forum examines some of these changes.

Different statistical yardsticks were used to examine the trends over a ten year period, focusing on the years 1978, 1984 and 1988. Emphasis is placed on trucking and rail statistics for the purposes of this study. Combined, truck and rail activities represent roughly 60% of the total Canadian transport sector (in terms of \$). Concentrating on the truck and rail modes will give a reasonable perspective on the freight industry as a whole. Table 7.4.1 provides principle statistics for the truck and rail modes. Please note that for 1984 and 1988 the for-hire carriers presented are Class I and II only. Prior to 1981, the For-Hire Trucking survey was not designed to produce estimates by class. Class III carriers represent roughly 18% of the total tonnes transported in 1978. Historical figures for the very important private trucking industry were not available.

Figure 7.4.1

Summary Statistics – Rail and Truck Transportation, 1988

Statistiques sommaires – Transport ferroviaire et par camion, 1988

	Railway ¹ Transport	Trucking ² Le Camionnage ²	
	Transport ferroviaire ¹	For-Hire	Private
		Transport pour compte d'autrui	Transport pour compte propre
Carriers Reporting – Transporteurs déclarants	28	5,867	2,487
Operating Revenues – Recettes d'exploitation (\$'000,000)	7,220	9,612	..
Operating Expenses – Dépenses d'exploitation (\$'000,000)	6,187	9,213	4,624
Number of Employees ³ – Nombre d'employés ³	71,388	97,998	4,193
Compensation – Rémunération (\$'000,000)	2,688	2,979	2,394
Tonnage:			
Domestic – Mouvements intérieurs ('000t)	157 089	177 103 ⁴	66 933
Transborder – Mouvements transfrontaliers ('000t)	46 449	31 325 ⁴	1 417
Total	203 538	208 428⁴	68 350

¹ Includes Class I, II and III carriers but excludes VIA Rail. – Comprend les transporteurs des catégories I, II et III, mais exclut Via Rail

² Includes all carriers earning more than \$100,000 annually (for-hire) Includes carriers with a fleet size of 15 vehicles or more (private) – Comprend tous les transporteurs générant plus de \$100,000 par année (pour compte d'autrui). Comprend les transporteurs possédant un parc de 15 véhicules ou plus (pour compte propre)

³ Trucking data includes estimates for owner/operators and their remunerations. – Les données sur le camionnage comprennent les estimations sur les chauffeurs contractants et leur rémunération.

⁴ For-Hire Trucking Class I and II carriers only. – Transporteurs pour compte d'autrui des catégories I et II seulement

Introduction

Jamais, depuis la découverte de notre pays, le secteur des transports en Amérique du Nord n'a connu de tels changements. Bien que l'Accord de libre-échange sera mis en oeuvre progressivement au cours des dix prochaines années, nombre d'entreprises (tant canadiennes qu'américaines) ont entrepris des initiatives dont les effets se font déjà sentir. Le secteur du camionnage est plus particulièrement touché, nombre d'entreprises luttant pour survivre. Ce secteur vital, normalement stable, traverse donc une période d'incertitude économique attribuable à la déréglementation du secteur des transports au Canada en 1988 et aux États-Unis en 1984. Il est intéressant et très important d'observer ces changements. La présente étude, qui a été préparée à l'origine en vue de la réunion annuelle du Groupe de recherche sur les transports au Canada, examine certains de ces changements.

On a utilisé différentes mesures statistiques pour examiner les tendances au cours d'une période de dix ans, plus particulièrement les années 1978, 1984 et 1988. L'étude porte surtout sur les statistiques du camionnage et du transport ferroviaire. Les activités combinées du camionnage et du transport ferroviaire représentent environ 60 % de l'ensemble du secteur des transports du Canada (en termes de dollars). En s'attachant plus particulièrement aux modes de transport par camions et par chemins de fer, il est possible d'obtenir un aperçu valable de l'ensemble du secteur du transport des marchandises. Le figure 7.4.1 fournit des statistiques principales sur le transport par camions et le transport ferroviaire. A noter que pour 1984 et 1988, les statistiques ne portent que sur les transporteurs pour compte d'autrui des catégories I et II. Avant 1981, on ne produisait pas d'estimations selon la catégorie, dans le cadre de l'enquête sur le transport routier pour compte d'autrui. Les transporteurs de catégorie III représentent environ 10 % du tonnage total transporté en 1978. Les données historiques pour le secteur très important du camionnage pour compte propre n'étaient pas disponibles.

Il est reconnu que les autres modes (principalement les modes de transport maritime et de transport aérien) représentent une part importante de l'ensemble du secteur des transports. Cependant, on peut affirmer sans crainte que leur contribution aux mouvements des marchandises est-ouest et nord-sud est limitée. En outre, les modes de transport par camions et de transport ferroviaire devraient être les deux modes les plus touchés par l'Accord de libre-échange et la déréglementation. Dans le cadre de la présente étude, on examinera brièvement les mouvements nord-sud de marchandises selon le mode (y compris les pipelines) pour l'année 1988.

La première partie de l'étude examine les changements au niveau des mouvements intraprovinciaux et interprovinciaux, en termes de tonnage transporté, qui ont été effectués au cours de la dernière décennie. De même, l'étude se penche sur les changements dans la composition des marchandises, selon les modes. La deuxième partie examine, au moyen des chiffres sur le commerce des années 1978, 1983 et 1988, les variations dans les exportations et les importations de marchandises entre le Canada et les États-Unis, selon le mode de transport. La troisième partie porte sur le tonnage transporté entre les États-Unis et le Canada pour l'ensemble du secteur.

Domestic Traffic Flows (For-Hire versus Rail)

Traditionnellement, la majorité des flux de trafic ont été effectués à l'intérieur des régions de plus forte production économique, et entre ces régions (c.-à-d. l'Ontario et le Québec). Aux fins de la présente étude, les provinces suivantes ont été regroupées dans les régions énumérées au tableau 7.4.2: Terre-Neuve, l'Île-du-Prince-Édouard, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse sont regroupées sous la région de l'Atlantique; le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta relèvent des provinces de l'Ouest; la région de la Colombie-Britannique comprend cette province, le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

Il est généralement admis que les autres modes (principalement les modes de transport maritime et de transport aérien) représentent une part importante de l'ensemble du secteur des transports. Cependant, on peut affirmer sans crainte que leur contribution aux mouvements des marchandises est-ouest et nord-sud est limitée. En outre, les modes de transport par camions et de transport ferroviaire devraient être les deux modes les plus touchés par l'Accord de libre-échange et la déréglementation. Dans le cadre de la présente étude, on examinera brièvement les mouvements nord-sud de marchandises selon le mode (y compris les pipelines) pour l'année 1988.

La première partie de l'étude examine les changements au niveau des mouvements intraprovinciaux et interprovinciaux, en termes de tonnage transporté, qui ont été effectués au cours de la dernière décennie. De même, l'étude se penche sur les changements dans la composition des marchandises, selon les modes. La deuxième partie examine, au moyen des chiffres sur le commerce des années 1978, 1983 et 1988, les variations dans les exportations et les importations de marchandises entre le Canada et les États-Unis, selon le mode de transport. La troisième partie porte sur le tonnage transporté entre les États-Unis et le Canada pour l'ensemble du secteur.

Mouvements intérieurs (Camionnage pour compte d'autrui et transport ferroviaire)

Depuis toujours, la majorité des flux de trafic ont été effectués à l'intérieur des régions de plus forte production économique, et entre ces régions (c.-à-d. l'Ontario et le Québec). Aux fins de la présente étude, les provinces suivantes ont été regroupées dans les régions énumérées au tableau 7.4.2: Terre-Neuve, l'Île-du-Prince-Édouard, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse sont regroupées sous la région de l'Atlantique; le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta relèvent des provinces de l'Ouest; la région de la Colombie-Britannique comprend cette province, le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest.

Figure 7.4.2

Total Tonnes Transported by Mode, by Region of Origin/Destination, 1978/84/88

Nombre total de tonnes transportées selon le mode, la région d'origine ou de destination, 1978, 1984, 1988

Destination	Atlantic Atlantique	Québec	Ontario	Western Provinces Provinces de l'Ouest	British Columbia Colombie- Britannique	Total
('000t)						
Origin - Origine						
Atlantic - Région d'atlantique						
Truck (For-Hire) - Transport par camions (pour compte d'autrui)						
1978	6 343	371	183	35	5	6 916
1984	7 624	558	381	11	3	8 580
1988	11 488	603	550	25	10	12 674
Rail - Transport ferroviaire						
1978	..	..	..	..	..	9 819
1984	7 997	1 419	1 189	108	40	10 753
1988	8 960	1 314	1 209	81	30	11 594
Québec						
Truck (For-Hire) - Transport par camions (pour compte d'autrui)						
1978	600	19 584	2 722	175	74	23 152
1984	700	17 585	3 352	226	109	22 152
1988	1 429	22 197	4 693	238	97	28 656
Rail - Transport ferroviaire						
1978	..	..	..	..	..	14 471
1984	1 565	5 187	3 862	810	375	11 797
1988	1 535	4 527	3 897	799	414	11 172

Figure 7.4.2

Total Tonnes Transported by Mode, by Region of Origin/Destination, 1978/84/88 – Concluded**Nombre total de tonnes transportées selon le mode, la région d'origine ou de destination, 1978, 1984, 1988 – fin**

Destination	Atlantic Atlantique	Québec	Ontario	Western Provinces Provinces de l'Ouest	British Columbia Colombie- Britannique	Total
('000t)						
Origin – Origine						
Ontario						
Truck (For-Hire) – Transport par camions (pour compte d'autrui)						
1978	326	3 349	39 258	766	181	43 875
1984	498	3 941	52 081	868	270	57 657
1988	747	5 093	74 929	1 043	297	82 109
Rail – Transport ferroviaire						
1978	..	..	..	..	..	36 323
1984	2 486	5 860	19 262	3 178	1 121	31 907
1988	2 344	5 068	14 762	3 221	1 291	26 686
Western Provinces – Provinces de l'Ouest						
Truck (For-Hire) – Transport par camions (pour compte d'autrui)						
1978	39	190	560	18 813	1 748	21 331
1984	15	199	770	25 660	1 908	28 555
1988	48	269	1 136	27 792	2 868	32 114
Rail – Transport ferroviaire						
1978	..	..	..	..	..	52 578
1984	594	1 854	25 228	6 463	32 703	66 842
1988	457	1 758	20 661	6 430	41 008	70 314
British Columbia – Colombie-Britannique						
Truck (For-Hire) – Transport par camions (pour compte d'autrui)						
1978	11	51	114	1 514	14 013	15 687
1984	11	45	170	2 021	15 687	17 865
1988	7	77	216	2 680	18 566	21 548
Rail – Transport ferroviaire						
1978	..	..	..	..	..	22 903
1984	153	1 137	2 584	2 229	26 646	32 749
1988	182	1 412	4 022	2 106	29 601	37 323
Canada Total						
Truck (For-Hire) – Transport par camions (pour compte d'autrui)						
1978	7 298	23 540	42 832	21 285	16 007	110 956
1984	8 852	22 328	56 934	28 787	17 977	134 878
1988	13 722	28 239	81 523	31 778	21 841	177 103
Rail – Transport ferroviaire						
1978	..	..	..	..	..	136 094
1984	12 793	15 457	52 125	12 788	60 885	154 048
1988	13 478	14 079	44 551	12 637	72 344	157 089

Rates of Growth**For-Hire Trucking**

- Table 7.4.2 indicates the overall stability and growth of both the rail and trucking industry over time. An overall increase of 60% (66 million tonnes) was recorded for the truck mode between 1978 and 1988.

Taux de croissance**Camionnage pour compte d'autrui**

- Le tableau 7.4.2 indique la stabilité et la croissance globales des secteurs du transport ferroviaire et du camionnage. Le secteur du camionnage a enregistré une croissance globale de 60 % (66 millions de tonnes) entre 1978 et 1988.

- Between 1978 and 1988, all five regions of origin and destination recorded increases in the amount of freight transported by truck. Ontario recorded an increase of 87% (38 million tonnes) for traffic originating from the province and an increase of 90% (38 million tonnes) from traffic destined for Ontario. These were the largest ten year increases in terms of total tonnes transported for the truck mode. A large increase (91% or 36 million tonnes) in intraregional movements is responsible for a large part of the overall increase.
 - Entre 1978 et 1988, les cinq régions d'origine et de destination ont enregistré des augmentations du volume de marchandises transportées par camion. En Ontario, on a observé une hausse de 87 % (38 millions de tonnes) des mouvements en provenance de cette province et une hausse de 90 % (38 millions de tonnes) des mouvements à destination de cette province. Il s'agit là des augmentations les plus fortes au cours de la période de dix ans en termes du tonnage total transporté par camion. Une large part de cette croissance globale est attribuable à une augmentation importante des mouvements intrarégionaux (91 % ou 36 millions de tonnes).
 - Increases were recorded between almost all regions of origin and destination except for goods transported between the Atlantic and British Columbia regions (eastbound -36% or 4 million tonnes and for goods originating in the Atlantic provinces and destined for the Western provinces (-29% or 10 million tonnes).
 - On a observé une augmentation des mouvements entre presque toutes les régions d'origine et de destination, sauf pour les produits transportés entre les régions de l'Atlantique et de la Colombie-Britannique (vers l'est, -36 % ou 4 millions de tonnes, et pour les produits en provenance des provinces de l'Atlantique et à destination des provinces de l'Ouest (-29 % ou 10 millions de tonnes).
- Rail**
- A region by region analysis of the rail sector shows a less consistent rate of growth when compared to the trucking mode. An overall increase of 15% (21 million tonnes) was recorded between 1978 and 1988.
 - L'analyse, selon la région, du secteur du transport ferroviaire révèle un taux de croissance moins constant que celui du secteur du camionnage. On a enregistré une croissance globale de 15 % (21 millions de tonnes) entre 1978 et 1988.
 - Again, between 1978 and 1988, for the five regions of origin, decreases were registered for Ontario (-26% or 10 million tonnes) and Quebec (-23% or 3 million tonnes). These were countered by increases in traffic originating from the Western Provinces (34% or 18 million tonnes) and British Columbia (63% or 14 million tonnes). Figures for 1978 are not available by region of destination for the rail mode.
 - Ainsi, entre 1978 et 1988, pour les cinq régions d'origine, on a enregistré une diminution pour l'Ontario (-26 % ou 10 millions de tonnes) et le Québec (-23 % ou 3 millions de tonnes). Cette diminution a été atténuée par une augmentation des mouvements en provenance des provinces de l'Ouest (34 % ou 18 millions de tonnes) et de la Colombie-Britannique (63 % ou 14 millions de tonnes). Les chiffres de 1978 pour le transport ferroviaire ne sont pas disponibles selon la région de destination.
 - Many small increases and decreases were recorded between regions for the rail sector (between 1984 and 1988). The largest drop recorded was intraregional traffic in Ontario (-23% or 5 million tonnes).
 - On a observé nombre de faibles augmentations et diminutions entre les régions pour le secteur du transport ferroviaire (entre 1984 et 1988). La diminution la plus forte a été enregistrée au niveau des mouvements intrarégionaux en Ontario (-23 % ou 5 millions de tonnes).

Intraregional versus Interregional Traffic Flows

- A close examination of Table 7.4.2 reveals the predominance of intraregional movements for the for-hire trucking mode. Table 7.4.3 details, for both modes, the volume of goods transported within the five regions between 1984 and 1988.

Mouvements intrarégionaux et mouvements interrégionaux

- Un examen approfondi du tableau 7.4.2 révèle la prédominance des mouvements intrarégionaux au niveau du camionnage pour compte d'autrui. Le tableau 7.4.3 donne en détails, pour les deux modes, le volume des marchandises transportées à l'intérieur des cinq régions entre 1984 et 1988.

Figure 7.4.3

The Importance of Intraregional Traffic by Mode, by Region, 1984 and 1988

Importance des mouvements intrarégionaux selon le mode, selon la région, 1984 et 1988

		Atlantic	Québec	Ontario	Western Provinces	British Columbia
		Atlantique			Provinces de l'Ouest	Colombie- Britannique
1984						
Truck (For-Hire) – Transport par camions (pour compte d'autrui)	('000t) (%)	7 624 (89)	17 585 (79)	52 081 (90)	25 660 (90)	15 687 (88)
Rail – Transport ferroviaire	('000t) (%)	7 997 (74)	5 187 (44)	19 262 (60)	6 463 (10)	26 646 (81)
1988						
Truck (For-Hire) – Transport par camions (pour compte d'autrui)	('000t) (%)	11 488 (91)	22 197 (77)	74 929 (91)	27 792 (87)	18 566 (86)
Rail – Transport ferroviaire	('000t) (%)	8 960 (77)	4 527 (41)	14 762 (55)	6 430 (9)	29 601 (79)

- The percentage of total tonnages moved intraregionally by truck is very high. For example, all regions recorded that more than 75% of their total tonnes moved within their own regions. The Quebec region recorded the lowest percent of intraregional movements with just 77% (22 million tonnes) and Ontario the highest with 91% intraregional movements or 75 million tonnes. Expressed as a percent of total tonnes carried, Quebec transports more goods to Ontario than any other province transports to their respective neighbours.
- The percentage of total tonnes moved intraregionally by rail is not as consistent. The percentages range from a high of 79% (recorded for British Columbia) to a low of 10% for the Western Provinces. This low can be easily explained. In 1988, 88% (62 million tonnes) of the tonnes originating in the Western Provinces were destined for the regions of Ontario and B.C. In other words, the principle commodities – wheat, coal and potash (see Table 7.4.6) which are produced in the western provinces, are being transported by rail to the ports of Thunder Bay, Ontario and Vancouver, British Columbia. This flow has remained virtually unchanged in the last ten years.
- Le pourcentage du tonnage total transporté au niveau intrarégional par camions est très élevé. Ainsi, toutes les régions ont constaté que plus que 75 % de leur tonnage total était déplacé à l'intérieur de leurs propres régions. La région du Québec a enregistré le pourcentage le moins élevé de mouvements intrarégionaux, avec 77 % seulement (22 millions de tonnes) et l'Ontario, le pourcentage le plus élevé, avec 91 % des mouvements intrarégionaux ou 75 millions de tonnes. En pourcentage du tonnage total transporté, le Québec a transporté plus de marchandises vers l'Ontario que toute autre province vers ses voisins.
- Le pourcentage du tonnage total transporté au niveau intrarégional par les sociétés ferroviaires n'est pas aussi élevé. Les pourcentages varient entre 79 % (Colombie-Britannique) et 10 % (provinces de l'Ouest). Ce pourcentage peu élevé s'explique facilement. En 1988, 88 % (62 millions de tonnes) du tonnage en provenance des provinces de l'Ouest étaient destinées aux régions de l'Ontario et de la Colombie-Britannique. En d'autres mots, les principales marchandises – blé, houille et potasse (voir tableau 7.5.6) – que produisent les provinces de l'Ouest sont transportées par chemins de fer à Thunder Bay (Ontario) et Vancouver (Colombie-Britannique). Ces mouvements sont demeurés presque inchangés au cours des dix dernières années.

Figure 7.4.4

Traffic Originating from Top 3 Regions, 1978 and 1988

A Tonnes Market Share Analysis

Mouvements en provenance des trois principales régions, 1978 et 1988

Analyse de la part du marché (tonnes)

Origin – Origine	Canada		Ontario		Québec		Prairies	
	'000t	%	'000t	%	'000t	%	'000t	%
1978								
Truck (For-Hire) – Transport par camions (pour compte d'autrui)	110 956	(45)	43 875	(40)	23 152	(21)	21 331	(19)
Rail – Transport ferroviaire	136 094	(55)	36 323	(27)	14 471	(11)	52 578	(39)
Total	247 050	(100)	80 198	(33)	37 623	(15)	73 909	(30)
1988								
Truck(For-Hire) – Transport par camions (pour compte d'autrui)	177 103	(53)	82 109	(46)	28 656	(16)	32 114	(18)
Rail – Transport ferroviaire	157 089	(47)	26 686	(17)	11 172	(7)	70 314	(45)
Total	334 192	(100)	108 795	(33)	39 828	(12)	102 428	(31)

Tonnes Market Share Analysis

- Between 1978 and 1988, the total volume of tonnes transported by both the rail and truck modes has grown substantially. As illustrated above there were 334 million tonnes transported within Canada in 1988, an increase of 35% over the 247 million tonnes transported in 1978.
- It is interesting to note the shift between modes in terms of percent of market shares between 1978 and 1988. In 1978, goods transported by rail accounted for 55% of the total market compared with just 47% in 1988.

Analyse de la part du marché (tonnes)

- Entre 1978 et 1988, le volume total de tonnes transportées par les sociétés ferroviaires et les entreprises de camionnage a augmenté considérablement. Comme nous l'avons déjà démontré, 334 millions de tonnes ont été transportées à l'intérieur du Canada en 1988, en hausse de 35 % par rapport au volume de 247 millions de tonnes transportées en 1978.
- Fait intéressant, la variation entre les modes au niveau du pourcentage de la part du marché entre 1978 et 1988. En 1978, les marchandises transportées par chemins de fer représentaient 55 % du marché total par rapport à 47 % seulement en 1988.

- For Ontario, the volume of tonnes transported by truck from the province increased dramatically (38 million tonnes or 87%) As well, the share of the total tonnes transported increased by 1%. For the rail mode, both the volume and % share for traffic originating from Ontario dropped. The corresponding figures for the Quebec region reveal the same changes as Ontario.
- En Ontario, le volume des tonnes transportées par camions à partir de la province a augmenté considérablement (38 millions de tonnes ou 87 %). De même, la part du tonnage total transporté a progressé de 1 %. En ce qui concerne le transport ferroviaire, le volume de marchandises et la part en pourcentage des mouvements en provenance de l'Ontario ont diminué. Les variations des estimations pour la région du Québec sont les mêmes que celles observées en Ontario.
- In the Western Provinces, although the amount of freight transported by truck increased by 10 million tonnes (51%), the percentage share of the total market decreased 1% between 1978 and 1988. The volume and percent share of rail traffic originating from the Western Provinces increased during the same period.
- Dans les provinces de l'Ouest, bien que le volume de marchandises transportées par camions ait augmenté de 10 millions de tonnes (51 %), la part en pourcentage du marché (tonnes) total a diminué de 1 % entre 1978 et 1988. Le volume des marchandises et la part en pourcentage du marché du secteur ferroviaire pour les mouvements en provenance des provinces de l'Ouest ont augmenté au cours de la même période.
- When combining rail and truck modes, both the Western region and Ontario recorded ten year increases of 29 million tonnes. The % market share for all five regions remained virtually unchanged over the same period.
- L'ensemble des secteurs du transport ferroviaire et du transport par camions, tant pour la région des provinces de l'Ouest que de l'Ontario, a enregistré une augmentation de 29 millions de tonnes au cours de la période de dix ans. La part en pourcentage du marché des cinq régions est demeurée pratiquement la même au cours de cette période.

Figure 7.4.5

East/West versus West/East Traffic Flows, 1984 and 1988

Mouvements est-ouest et mouvements ouest-est, 1984 et 1988

	Eastbound		Westbound	
	Vers l'Est		Vers l'Ouest	
	1984	1988	1984	1988
	('000t)			
Truck (For-Hire) – Transport par camions (pour compte d'autrui)	8 370	11 702	7 686	10 424
Rail – Transport ferroviaire	43 690	39 545	44 805	53 264
Total	52 060	51 247	52 491	63 688

East/West versus West/East Flows

- In 1984, 52 491 million tonnes of freight (44 805 million tonnes by rail, the rest by truck) was transported from the east to the west. By 1988, this increased to 63 688 million tonnes (53 264 million tonnes by rail, 10 424 by truck).
- Similarly, in 1984, 52 060 million tonnes (43 690 by rail, 3 370 by truck) was transported from the west to the east. This decreased to 51 247 million tonnes (39 545 by rail, 11 702 by truck) by 1988. This represents a slight imbalance of traffic from east to west.

Leading Commodities

- In terms of commodities handled, the increases in total tonnage moved by rail and truck between 1978 and 1988 were mainly related to increases in the haulage of the top 10 commodities.
- Shipments of wheat, coal and potash are the constant top three commodities in the rail sector. In 1978, they accounted for 31.7% (43 million tonnes) of the total goods moved by that mode. By 1988, this figure had risen to 63.9% (69 million tonnes).

Mouvements est-ouest et mouvements ouest-est

- En 1984, 52 491 millions de tonnes de marchandises (44 805 millions de tonnes par chemins de fer, le reste par camions) ont été transportées de l'est à l'ouest. En 1988, ce volume était passé à 63 688 millions de tonnes (53 264 millions de tonnes par chemins de fer, 10 424 millions de tonnes par camions).
- De même, en 1984, 52 060 millions de tonnes (43 690 par chemins de fer, 3 370 par camions) ont été transportées de l'ouest à l'est. En 1988, ce volume avait diminué pour passer à 51 247 millions de tonnes (39 545 par chemins de fer, 11 702 par camions). Nous constatons un léger déséquilibre des mouvements de l'est à l'ouest.

Principales marchandises

- En termes des marchandises manutentionnées, les augmentations du tonnage total transporté par chemins de fer et par camions entre 1978 et 1988 s'expliquaient surtout par les augmentations au niveau du transport des dix principales marchandises.
- Le blé, la houille et la potasse sont toujours les trois principales marchandises transportées par les sociétés ferroviaires. En 1978, elles représentaient 31.7 % (43 millions de tonnes) du total des marchandises transportées par ces sociétés. En 1988, ce chiffre était passé à 63.9 % (69 millions de tonnes).

Figure 7.4.6

Top Ten Commodities Handled by Truck/Rail, 1978/84/88

Dix principales marchandises manutentionnées par les entreprises de camionnage et les sociétés ferroviaires, 1978, 1984, 1988

Truck - Transport par camions			Rail - Transport ferroviaire		
Rank - Rang	('000t) (000 tonnes)	%	Rank - Rang	('000t) (000 tonnes)	%
1978			1978		
1. Sand & Gravel - Sable et gravier	9 891	8.9	1. Wheat - Blé	17 778	13.1
2. Cement & Concrete - Ciment et béton	6 909	6.2	2. Bituminous Coal - Houille grasse	15 474	11.4
3. Fuel Oil - Mazout	6 852	6.2	3. Potash - Potasse	9 754	7.2
4. Lumber - Bois de construction	4 135	3.7	4. Iron Ore & Concentrates - Minerais et concentrés de fer	7 947	5.8
5. General Freight - Fret ordinaire	4 113	3.7	5. Pulpwood Chips - Copeaux de bois	7 006	5.1
6. Gasoline - Essence	4 100	3.7	6. Lumber - Bois de construction	6 436	4.7
7. Petroleum & Coal Products - Dérivés du pétrole et de la houille	3 649	3.3	7. Barley - Orge	5 227	3.8
8. Dairy Products - Produits laitiers	3 183	2.9	8. Gypsum - Gypse	4 852	3.6
9. Logs and Bolts - Billes et billots	2 987	2.7	9. Wood Pulp - Pâte de bois	4 811	3.5
10. Pulpwood Chips - Copeaux de bois	2 601	2.3	10. Newsprint Paper - Papier journal	4 338	3.2
TOTAL	44 307	43.6	TOTAL	83 633	61.4
1984			1984		
1. Sand & Gravel - Sable et gravier	14 704	10.9	1. Bituminous Coal - Houille grasse	28 607	18.6
2. Plate, Sheet & Strip Steel - Tôles, feuilles et feuillards d'acier	5 106	3.8	2. Wheat - Blé	24 946	16.2
3. Other Food Preparations - Autres préparations alimentaires	5 079	3.8	3. Potash - Potasse	11 009	7.1
4. Cement & Concrete - Ciment et béton	4 995	3.7	4. Lumber - Bois de construction	7 743	5.0
5. Pulpwood Chips - Copeaux de bois	4 926	3.7	5. Pulpwood Chips - Copeaux de bois	5 806	3.8
6. Fuel Oil - Mazout	4 715	3.5	6. Sulphur - Soufre	5 669	3.7
7. Lumber - Bois de construction	4 702	3.5	7. Gypsum - Gypse	5 483	3.6
8. Crude Mineral Oils - Huile minérale brute	4 468	3.3	8. Barley - Orge	5 305	3.4
9. Gasoline - Essence	4 099	3.0	9. Wood Pulp - Pâte de bois	4 869	3.2
10. Logs and Bolts - Billes et billots	4 009	3.0	10. Newsprint Paper - Papier journal	4 534	2.9
TOTAL	56 803	42.2	TOTAL	103 971	67.5
1988			1988		
1. Sand & Gravel - Sable et gravier	23 127	13.1	1. Bituminous Coal - Houille grasse	34 464	31.6
2. Cement & Concrete - Ciment et béton	9 031	5.9	2. Wheat - Blé	22 919	21.0
3. General Freight - Fret ordinaire	8 100	4.6	3. Potash - Potasse	12 316	11.3
4. Pulpwood Chips - Copeaux de bois	8 054	4.5	4. Lumber - Bois de construction	7 522	6.9
5. Petroleum & Coal - Dérivés du pétrole et de la houille	7 004	4.0	5. Sulphur - Soufre	6 279	6.9
6. Plate, Sheet & Strip Steel - Tôles, feuilles et feuillards d'acier	6 767	3.8	6. Gypsum - Gypse	5 440	5.0
7. Other Food Preparations - Autres préparations alimentaires	6 314	3.6	7. Pulpwood Chips - Copeaux de bois	5 404	4.9
8. Fuel Oil - Mazout	5 901	3.3	8. Wood Pulp - Pâte de bois	5 319	4.9
9. Logs & Bolts - Billes et billots	5 427	3.1	9. General Freight - Fret ordinaire	4 793	4.4
10. Lumber - Bois de construction	5 520	3.1	10. Newsprint Paper - Papier journal	4 744	4.3
TOTAL	78 931	44.6	TOTAL	109 200	55.1

● In comparison, the for-hire trucking industry was more diversified in terms of commodities handled. Bulk, as well as processed and fabricated products composed the top 10 commodities.

● The top 10 commodities carried by truck accounted for roughly 40% to 45% of the total tonnes moved over a ten year period compared with 55% to 70% for the rail sector for the same period.

● Sand and gravel remained the leading commodities moved by truck between 1978 and 1988. However, tonnage handled for the top three ranking commodities reached 24 million tonnes (21.3% of the total) in 1978 compared to 40 million tonnes (23.6% of the total) in 1988. These activity shares are considerably smaller than the composite shares of the rail sector's top 3 commodities.

● En comparaison, les marchandises transportées par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui étaient plus diversifiées. Les dix principales marchandises étaient des marchandises en vrac, de même que des produits transformés et des demi-produits.

● Les dix principales marchandises transportées par camions représentaient environ 40 % - 45 % du tonnage total transporté au cours d'une période de dix ans par rapport à 55 % - 70 % pour le secteur du transport ferroviaire au cours de la même période.

● Entre 1978 et 1988, le sable et le gravier sont demeurés les principales marchandises transportées par camions. Cependant, le tonnage pour les trois principales marchandises a atteint 24 millions de tonnes (21.3 % du total) en 1978 par rapport à 40 millions de tonnes (23.6 % du total) en 1988. Les parts de ce secteur d'activité sont beaucoup plus faibles que les parts composites des trois principales marchandises transportées par les sociétés ferroviaires.

A Modal Analysis of Trade Between Canada and the United States by Mode of Transport (1978-1988)

Introduction

The objective of this study is to analyze the importance of different modes in transporting goods traded between Canada and the United States. The analysis is largely based on trade data obtained from the International Trade Division of Statistics Canada. The statistical yardstick used for measuring market shares by mode of transport is the value of the merchandise. It is recognized that this statistical yardstick has its limitations from a transportation point of view; however, it is the only one available for all modes of transport in a consistent, comprehensive manner over the ten year study period from 1978 to 1988.

Definitions and Data Coverage

- Mode of transport covers both private and for-hire carriers domiciled either in Canada or the United States.
- Exports and Imports by mode of transport indicate the mode by which the merchandise enters or exits Canada.
- Data presented exclude those transactions which are not considered to be part of Canadian merchandise exports or imports such as transshipments.
- The "other" category for mode of transport includes transactions which cannot be classified to a specific mode of transport due to the nature of information provided on customs documentation. It also includes trade in electricity.
- The regional definitions for the United States represent various groupings of United States census subdivisions.

Findings

- For Canadian merchandise trade with the United States, truck transport dominates; in 1988, 73.8% of Canadian imports and 57.9% of Canadian exports were transported by the truck. Corresponding numbers for rail were 13.2% and 26.1%, respectively. All other modes combined captured just 13% of the imports market and 16% of the exports market.
- The tonnes market share of the trucking industry on the import side has grown from 54.1% to 73.8% during the last ten years (1978 to 1988) while the share of the railway industry decreased from 16.2% to 13.2%. On the exports side, motor carriers' share over the same time period increased from 47.8% to 57.9%, while rail's share declined from 31.2% to 26.1%.
- These shifts in tonnes market shares can partially be explained by the comparative advantages of different modes and by the changing commodity mixes exported and imported by Canada. To illustrate: passenger automobiles exported by Canada (and carried by the trucking industry) represented 12.3% of total exports in 1978 but increased to 16.9% by 1988. Similarly, the importance of commodities imported by Canada, which enter the country by truck, increased during this period. For example, "other consumer goods" (mainly transported by the trucking industry) accounted for 1.9% of imports in 1979 but represented 5.9% of total imports by 1988.
- The majority of Canadian imports (55.6%) in 1988 was received by Ontario. Seventy-six percent of these imports arrived by truck. The corresponding numbers for 1978 were

Analyse du commerce entre le Canada et les États-Unis selon le mode de transport (1978-1988)

Introduction

Cette étude a pour objet d'analyser l'importance des différents modes de transport des marchandises échangées entre le Canada et les États-Unis. L'analyse se fonde en grande partie sur les données sur le commerce obtenues de la Division du commerce international de Statistique Canada. La mesure statistique utilisée pour déterminer la part du marché selon le mode de transport est la valeur de la marchandise. Cette mesure offre bien sûr des limites du point de vue du transport; cependant, il s'agit là de la seule mesure complète et constante qui ait pu être utilisée pour tous les modes de transport au cours de l'étude de dix ans couvrant la période 1978-1988.

Définitions et couverture

- Le mode de transport intéresse tant les transporteurs pour compte propre que les transporteurs pour compte d'autrui domiciliés au Canada ou aux États-Unis.
- Les exportations et les importations selon le mode de transport indiquent le mode par lequel le produit entre au Canada ou en sort.
- Les données présentées ne comprennent pas les transactions qui ne sont pas considérées comme faisant partie des exportations ou des importations canadiennes telles que les transbordements.
- La catégorie "autre" des modes de transport comprend les transactions qui ne peuvent être reliées à un mode de transport précis en raison de la nature de l'information fournie sur les documents de douanes. Elle comprend également le commerce au niveau de l'électricité.
- Les définitions régionales pour les États-Unis correspondent à divers groupes de subdivisions du recensement des États-Unis.

Résultats

- En ce qui a trait au commerce des marchandises entre le Canada et les États-Unis, le transport par camions domine; en 1988, 73.8 % des importations canadiennes et 57.9 % des exportations du Canada ont été transportées par camions. Les chiffres correspondants pour le transport ferroviaire sont 13.2 % et 26.1 % respectivement. Tous les autres modes de transports ont représenté, ensemble, 13 % seulement des importations et 16 % des exportations.
- La part du marché (tonnes) du secteur du camionnage, au niveau des importations, a augmenté pour passer de 54.1 % à 73.8 % au cours des dix dernières années (1978-1988), tandis que la part du secteur du transport ferroviaire a diminué pour passer de 16.2 % à 13.2 %. Du côté des exportations, la part des transporteurs routiers au cours de la même période a progressé pour passer de 47.8 % à 57.9 %, tandis que celle des sociétés ferroviaires a diminué pour passer de 31.2 % à 26.1 %.
- Ces variations dans les parts du marché (tonnes) sont en partie attribuables aux avantages comparatifs des différents modes et aux changements dans la composition des marchandises exportées et importées par le Canada. Ainsi, les voitures particulières exportées par le Canada (et transportées par camions) ont représenté 12.3 % du total des exportations en 1978, mais elles ont augmenté pour passer à 16.9 % en 1988. De même, le volume des marchandises importées par le Canada, qui sont entrées au pays par camions, ont augmenté au cours de cette période. Ainsi, les "autres biens de consommation" (transportés principalement par camions) ont représenté 1.9 % des importations en 1979, et 5.9 % de l'ensemble des importations en 1988.
- En 1988, l'Ontario a reçu la plus grande partie des importations canadiennes (55.6 %). Au total, 76 % des importations sont arrivées par camions. Les chiffres correspondants pour 1978

37.6% and 54.1%. These figures clearly indicate the increased share of Ontario in terms of total imports and the increased share of the trucking mode over time.

- On the exports side, Ontario's share increased from 34.8% to 39.0% while the share of the trucking industry rose from 66.3% in 1978 to 68.4% in 1988. The change was not as pronounced for imports.
- The largest shift in market shares occurred in the Western Provinces where the share of the trucking industry in the exports market increased from 15.5% in 1978 to 29.7% in 1988. This change may be explained by the change in the commodities exported from these provinces. The corresponding numbers on the imports side are 53.6% and 67.4%, respectively.
- A similarly large shift occurred in the Atlantic provinces where the market share of rail declined from 15.2% of total imports and 21.9% of exports in 1978, to 4.3% and 13.8%, in 1988.
- When examining the flow of goods to and from the United States regions, over 45.0% of all trade is carried on with the North Central States. However, the dominance of these states has decreased since 1978 when they represented close to 50%. In 1988, 74.5% of imports from these regions and 62.7% of exports were carried by truck, which is up from 58.2% and 52.5% in 1978.
- In terms of the direction of trade flows, rail generally carries a higher proportion of goods exported than imported. These figures were 16.2% for imports in 1978 and 31.2% for exports. The corresponding 1988 market shares stood at 13.2% and 26.1%. These numbers may be explained by the mix of commodities exported and imported by Canada.
- Marine transport plays an important role in Canadian exports and imports in the Atlantic and Western regions. In the Atlantic region it represents, in 1988, 35.8% of the export market and 9.1% of the import market and its market share increased from 21.9% in 1978 to 35.8% in 1988. In the West Coast region the marine transport industry captured 7.8% of the export market and only 1.2% of the import market. These market shares did not change significantly over the study period.
- It is interesting to note that the "other" mode represents 4.9% of the import market and 11.1% of the export market. More than 50% of merchandise trade exported by the "other" mode originated from Ontario, a large percentage of which is the exportation of "small" value transactions which cannot be accurately classified to a proper mode of transport.
- It is interesting to note that the market share of trucking in Quebec's export and import market is very well balanced representing 63.7% of imports and 60.9% of exports. This is in sharp contrast to the other regions where the share of trucking in the export market is markedly lower than in the imports market.

Analysis of the data presented in Figures 7.4.9 and 7.4.10 reveal the following interesting facts:

- The relative importance of the ten most important commodities imported, increased from 60.7% to 64.0% during the study period. The corresponding export numbers were 63.1% and 67.1%, respectively.

étaient 37.6 % et 54.1 %. Ces chiffres montrent clairement la part accrue de l'Ontario en termes du total des importations et l'accroissement de la contribution du mode de transport par camions au cours des années.

- En ce qui concerne les exportations, la part de l'Ontario a augmenté pour passer de 34.8 % à 39.0 %, tandis que celle du secteur du camionnage s'est accrue pour passer de 66.3 % en 1978 à 68.4 % en 1988. Les variations n'étaient pas aussi importantes au niveau des importations.
- La variation la plus marquée a eu lieu dans les provinces de l'Ouest où la part du secteur du camionnage, au niveau des exportations, a augmenté pour passer de 15.5 % en 1978 à 29.7 % en 1988. Cette variation est attribuable aux changements dans les marchandises exportées par ces provinces. Les chiffres correspondants au niveau des importations sont 53.6 % et 67.4 % respectivement.
- Une variation semblable a eu lieu dans les provinces de l'Atlantique où la part du marché du secteur ferroviaire a diminué pour passer de 15.2 % du total des importations et de 21.9 % des exportations en 1978 à 4.3 % et 13.8 % en 1988.
- Au niveau des mouvements en provenance et à destination des régions américaines, plus de 45 % de tout le commerce se fait avec les États du centre-nord. Cependant, la prédominance de ces États a diminué depuis 1978 alors qu'ils représentaient près de 50 %. En 1988, 74.5 % des importations en provenance de ces régions et 62.7 % des exportations ont été transportées par camions, en hausse par rapport à 1978 (58.2 % et 52.5 %).
- Au niveau de la direction des échanges commerciaux, les sociétés ferroviaires transportent généralement une plus grande proportion d'exportations que d'importations. Les chiffres étaient 16.2 % pour les importations en 1978 et 31.2 % pour les exportations. En 1988, les parts du marché étaient 13.2 % et 26.1 %. Ces chiffres s'expliquent par la composition des chargements de marchandises exportées et importées par le Canada.
- Le transport joue un rôle important dans les exportations et les importations canadiennes dans les régions de l'Atlantique et de l'ouest. Dans la région de l'Atlantique, il représentait en 1988 35.8 % du marché des exportations et 9.1 % de celui des importations. Sa part du marché a augmenté pour passer de 21.9 % en 1978 à 35.8 % en 1988. Dans la région de l'Ouest, le transport maritime a représenté 7.8 % du marché des exportations et 1.2 % seulement de celui des importations. Les parts du marché n'ont pas varié considérablement au cours de la période d'observation.
- Il est intéressant de noter que le mode "autre" représente 4.9 % du marché des importations et 11.1 % de celui des exportations. Plus de 50 % des marchandises exportées par "l'autre" mode provenaient de l'Ontario, dont un large pourcentage correspond à l'exportation de marchandises de peu de valeur qui ne peuvent être classées de façon précise selon un mode de transport.
- Il est également intéressant de noter que la part du marché du secteur du camionnage au niveau des importations et des exportations du Québec est très bien équilibrée, représentant 63.7 % et 60.9 % des exportations. Cela diffère considérablement des autres régions où la part du secteur du camionnage sur le marché des exportations est beaucoup plus faible que celle du marché des importations.

L'analyse des données présentées aux figures 7.4.9 et 7.4.10 révèlent des faits intéressants:

- Le volume relatif des dix principales marchandises importées a augmenté de 60.7 % à 64.0 % au cours de la période d'observation. Les chiffres correspondants pour les exportations sont 63.1 % et 67.1 % respectivement.

Figure 7.4.7

Merchandise Traded Between Canada and the United States, by Mode of Transport - 1978

Canadian Regions and Mode of Transport	U.S. Regions			
	North Eastern		Northern	
	Nord-Est		Nord	
	Exports to U.S.A.	Imports from U.S.A.	Exports to U.S.A.	Imports from U.S.A.
	Exportations vers les É.-U.	Importations en provenance des É.-U.	Exportations vers les É.-U.	Importations en provenance des É.-U.
	'000	'000	'000	'000
Atlantic				
Road	433,279	132,269	33,947	60,251
Rail	186,560	12,500	79,987	27,352
Marine	291,388	5,471	9,767	8,671
Pipeline	0	0	0	0
Other	180,940	30,014	693	20,839
Total	1,092,167	180,254	124,394	117,113
% Atlantic Total	70	38	8	24
Québec				
Road	1,572,122	1,260,084	773,077	444,938
Rail	975,356	107,428	928,611	453,500
Marine	210,163	21,630	318,131	20,698
Pipeline	0	0	0	0
Other	145,490	203,094	53,610	228,844
Total	2,903,131	1,592,236	2,073,429	1,147,980
% Québec Total	47	37	34	26
Ontario				
Road	2,827,794	3,269,904	8,537,880	7,663,117
Rail	1,348,968	362,941	3,337,579	2,841,716
Marine	39,445	13,200	268,214	592,867
Pipeline	0	11,092	0	433,619
Other	282,488	670,676	327,806	1,234,285
Total	4,498,695	4,327,813	12,471,479	12,765,604
% Ontario Total	19	18	51	53
Western Provinces				
Road	110,874	188,511	500,136	1,279,266
Rail	444,098	92,732	1,623,460	492,223
Marine	154,937	1,322	6,628	815
Pipeline	89,772	0	1,649,620	0
Other	9,709	152,373	309,876	419,959
Total	809,390	434,938	4,089,720	2,192,263
% Western Provinces	8	7	41	38
Total				
Road	4,944,069	4,850,768	9,845,040	9,447,572
Rail	2,954,982	575,601	5,969,637	3,814,791
Marine	695,933	41,623	602,740	623,051
Pipeline	89,772	11,092	1,649,620	433,619
Other	618,627	1,056,157	691,985	1,903,927
Grand Total	9,303,383	6,535,241	18,759,022	16,222,960
% U.S. Regions	27	19	54	46

Figure 7.4.7

Marchandises échangées entre le Canada et les États-Unis, selon le mode de transport - 1978

Régions des États-Unis						Canadian Regions and Mode of Transport
Southern		Western		Totals		
Sud		Ouest		Totaux		
Exports to U.S.A.	Imports from U.S.A.	Exports to U.S.A.	Imports from U.S.A.	Exports to U.S.A.	Imports from U.S.A.	
Exportations vers les É.-U.	Importations en provenance des É.-U.	Exportations vers les É.-U.	Importations en provenance des É.-U.	Exportations vers les É.-U.	Importations en provenance des É.-U.	Régions canadiennes et mode de transport
'000	'000	'000	'000	'000	'000	
41,048	64,579	23,894	17,105	532,168	274,204	Atlantique
57,665	19,503	19,160	13,638	343,372	72,993	Transport routier
169,266	21,291	30,943	2,681	501,364	38,114	Transport ferroviaire
0	0	0	0	0	0	Transport maritime
2,148	17,764	5,781	24,792	189,562	93,409	Pipelines
270,127	123,137	79,778	58,216	1,566,466	478,720	Autres
17	26	5	12	100	100	Total
						% Total Atlantique
331,321	511,694	82,876	136,805	2,759,396	2,353,521	Québec
271,733	222,114	61,515	116,615	2,237,215	899,657	Transport routier
262,813	72,154	26,549	2,256	17,656	116,738	Transport ferroviaire
0	0	0	0	0	0	Transport maritime
62,214	125,148	63,537	433,076	324,851	990,162	Pipelines
928,081	931,110	234,477	688,752	6,139,118	4,360,078	Autres
15	21	4	16	100	100	Total
						% Total Québec
1,253,617	1,729,130	398,776	480,532	13,018,067	13,142,683	Ontario
454,027	425,099	344,067	179,582	5,484,641	3,809,338	Transport routier
22,112	103,726	2,800	7,399	332,571	717,192	Transport ferroviaire
0	27,847	0	3,029	0	475,587	Transport maritime
54,361	359,208	139,891	3,866,087	804,546	6,130,256	Pipelines
1,784,117	2,645,010	885,534	4,536,629	19,639,825	24,275,056	Autres
9	11	5	19	100	100	Total
						% Total Ontario
115,642	563,996	831,088	1,097,237	1,557,740	3,129,010	Province de l'Ouest
812,564	142,576	705,384	163,130	3,585,506	890,661	Transport routier
116,292	20,319	383,400	39,048	661,257	61,504	Transport ferroviaire
0	13,686	2,023,597	0	3,762,989	13,686	Transport maritime
15,810	173,968	123,284	991,262	458,679	1,737,562	Pipelines
1,060,308	914,545	4,066,753	2,290,677	10,026,171	5,832,423	Autres
11	16	41	39	100	100	Total
						% Total Province de l'Ouest
1,741,628	2,869,399	1,336,634	1,731,679	17,867,371	18,899,418	Total
1,595,989	809,292	1,130,126	472,965	11,650,734	5,672,649	Transport routier
570,483	217,490	443,692	51,384	2,312,848	933,548	Transport ferroviaire
0	41,533	2,023,597	3,029	3,762,989	489,273	Transport maritime
134,533	676,088	332,493	5,315,217	1,777,638	8,951,389	Pipelines
4,042,633	4,613,802	5,266,542	7,574,274	37,371,580	34,946,277	Autres
12	13	15	22	100	100	Total
						% - Régions des États-Unis

Figure 7.4.8

Merchandise Traded Between Canada and the United States, by Mode of Transport – 1988

Canadian Regions and Mode of Transport	U.S. Regions			
	North Eastern		Northern	
	Nord-Est		Nord	
	Exports to U.S.A.	Imports from U.S.A.	Exports to U.S.A.	Imports from U.S.A.
	Exportations vers les É.-U.	Importations en provenance des É.-U.	Exportations vers les É.-U.	Importations en provenance des É.-U.
	'000	'000	'000	'000
Atlantic				
Road	1,533,153	351,353	114,244	323,9131
Rail	409,971	11,262	124,483	13,6791
Marine	1,177,218	21,159	47,020	9,9565
Pipeline	0	0	0	0
Other	366,816	21,655	2,936	16,4881
Total	3,487,158	405,429	288,683	364,0368
% Atlantic Total	72	31	6	28
Québec				
Road	5,511,674	3,142,496	3,190,940	1,134,4227
Rail	1,980,257	117,358	1,667,214	474,6480
Marine	146,630	77,976	172,036	85,2673
Pipeline	0	0	0	0
Other	562,620	267,066	181,949	373,2875
Total	8,201,181	3,604,896	5,212,139	2,067,6245
% Québec Total	46	35	29	20
Ontario				
Road	8,804,075	9,865,983	23,749,583	26,204,8081
Rail	5,629,752	482,735	8,058,685	6,307,0644
Marine	79,572	88,102	235,391	662,2092
Pipeline	0	0	0	0
Other	1,080,773	1,307,508	294,734	1,230,9776
Total	15,594,172	11,744,328	32,338,393	34,405,0583
% Ontario Total	25	19	56	55
Western Provinces				
Road	569,814	513,465	1,740,023	3,059,0225
Rail	850,276	102,533	2,277,981	571,0214
Marine	236,818	4,733	83,665	2,7263
Pipeline	865,428	0	3,680,278	0
Other	52,409	223,771	304,928	782,0915
Total	2,574,745	844,502	8,086,875	4,414,8607
% Western Provinces	12	7	39	37
Total				
Road	16,418,716	13,873,297	28,794,790	30,722,1654
Rail	8,870,256	713,888	12,128,363	7,366,4129
Marine	1,640,238	191,970	538,112	760,1583
Pipeline	865,428	0	3,680,278	0
Other	2,062,618	1,820,000	784,547	2,402,8437
Grand Total	29,857,256	16,599,155	45,926,090	41,251,5783
% U.S. Regions	35	19	53	48

Figure 7.4.8

Marchandises échangées entre le Canada et les États-Unis, selon le mode de transport - 1988

Régions des États-Unis						Canadian Regions and Mode of Transport Régions canadiennes et mode de transport
Southern		Western		Totals		
Sud		Ouest		Totaux		
Exports to U.S.A.	Imports from U.S.A.	Exports to U.S.A.	Imports from U.S.A.	Exports to U.S.A.	Imports from U.S.A.	
Exportations vers les É.-U.	Importations en provenance des É.-U.	Exportations vers les É.-U.	Importations en provenance des É.-U.	Exportations vers les É.-U.	Importations en provenance des É.-U.	
'000	'000	'000	'000	'000	'000	
						Atlantique
340,662	272,401	41,750	103,184	2,029,809	1,050,85	Transport routier
120,113	22,655	8,404	8,355	662,971	55,95	Transport ferroviaire
483,462	54,786	15,530	33,384	1,723,230	119,28	Transport maritime
0	0	0	0	0	0	Pipelines
8,807	15,632	22,908	15,146	401,467	68,92	Autres
953,044	365,474	88,592	160,069	4,817,477	1,295,00	Total
20	28	2	12	100	100	% Total Atlantique
						Québec
1,663,392	1,739,598	592,716	520,671	10,958,722	6,537,18	Transport routier
1,119,063	745,761	245,612	141,473	5,012,146	1,479,24	Transport ferroviaire
393,216	225,084	18,055	57,396	729,937	445,72	Transport maritime
0	0	0	0	0	0	Pipelines
315,871	249,732	232,475	911,730	1,292,915	1,801,81	Autres
3,491,542	2,960,175	1,088,858	1,631,270	17,993,720	10,263,96	Total
19	29	6	16	100	100	% Total Québec
						Ontario
5,401,741	8,707,487	1,404,160	3,384,323	39,359,559	48,162,60	Transport routier
826,076	1,339,082	822,771	386,423	15,337,284	8,515,30	Transport ferroviaire
18,740	146,469	16,787	59,562	350,490	956,34	Transport maritime
0	0	0	0	0	0	Pipelines
466,699	914,757	656,542	1,887,404	2,498,748	5,340,64	Autres
6,713,256	11,107,795	2,900,260	5,717,712	57,546,081	62,974,89	Total
12	18	5	9	100	100	% Total Ontario
						Province de l'Ouest
738,193	1,413,865	3,079,079	3,084,983	6,127,109	8,071,33	Transport routier
1,191,412	335,130	1,035,355	353,450	5,355,024	1,362,13	Transport ferroviaire
355,340	20,964	944,166	120,980	1,619,989	149,40	Transport maritime
180,766	0	2,053,928	0	6,780,400	0	Pipelines
74,032	404,520	336,496	981,893	767,865	2,392,27	Autres
2,539,743	2,174,479	7,449,024	4,541,306	20,650,387	11,975,14	Total
12	18	36	38	100	100	% Total Province de l'Ouest
						Total
8,143,988	12,133,351	5,117,705	7,093,161	58,475,199	63,821,97	Transport routier
3,256,664	2,442,628	2,112,142	889,701	26,367,425	11,412,62	Transport ferroviaire
1,250,758	447,303	994,538	271,322	4,423,646	1,670,75	Transport maritime
180,766	0	2,053,928	0	6,780,400	0	Pipelines
865,409	1,584,641	1,248,421	3,796,173	4,960,995	9,603,65	Autres
13,697,585	16,607,923	11,526,734	12,050,357	101,007,665	86,509,01	Total
16	19	13	14	100	100	% Régions des États-Unis

Figure 7.4.9

Goods Exported from Canada to the United States by Various Modes of Transport, 1988, 1983, 1978
Marchandises exportées du Canada vers les États-Unis selon les divers modes de transport, 1988, 1983, 1978

Commodity - Marchandises		Road Total Value	Rail Total Value	Marine Total Value	Other Total Value	Grand Total Value
		Transport routier	Transport ferroviaire	Transport maritime	Autre général	Total
		\$'000	\$'000	\$'000	\$'000	\$'000
1988						
503	Passenger auto & chassis - Voitures particulières et chassis	8,538,026	8,489,876	11,681	283	17,039,865
505	Motor vehicle parts - Pièce de véhicules automobiles	9,113,327	1,175,876	17,157	70,539	10,376,899
504	Trucks & other motor vehicle - Camions et autres véhicules automobiles	4,875,790	3,045,522	2,549	2,107	7,925,967
404	Newsprint paper - Papier journal	1,714,565	3,421,571	954,134	20	6,090,291
308	Crude petroleum - Pétrole brut	4,400	423	119,942	3,827,525	3,952,290
401	Lumber - Bois de construction	1,752,141	1,247,169	482,108	1,263	3,482,680
501	Industrial machinery - Machines industrielles	3,131,268	16,961	12,650	115,859	3,276,737
510	Other equipment & tools - Autre matériel et outils	2,733,444	20,148	6,220	386,237	3,146,049
403	Woodpulp & similar pulp - Pâte de bois et pâte semblable	356,826	2,429,801	28,140	156,060	2,970,828
309	Natural gas - Gaz naturel	1,520	116	10	2,952,875	2,954,522
TOP	10 Commodities - Principales marchandises	32,221,307	19,847,463	1,634,591	7,512,768	61,216,128
GRAND - TOTAL - GÉNÉRAL		58,475,198	26,367,425	4,423,647	4,960,994	101,007,664
1983						
503	Passenger auto & chassis - Voitures particulières et chassis	5,945,833	3,542,913	35,131	473	9,524,350
505	Motor vehicle parts - Pièces de véhicules automobiles	4,909,390	2,138,403	1,331	10,563	7,059,687
504	Trucks & other motor vehicle - Camions et autres véhicules automobiles	2,998,540	1,366,195	5,481	177	4,370,393
309	Natural gas - Gaz naturel	65	..	..	3,847,483	3,847,490
308	Crude petroleum - Pétrole brut	17	..	88,439	3,323,488	3,411,944
404	Newsprint paper - Papier journal	740,003	1,970,178	524,576	48	3,234,804
401	Lumber - Bois de construction	1,256,534	1,450,726	304,245	18	3,011,523
411	Petroleum and coal product - Dérivés du pétrole et de la houille	648,415	576,453	656,781	828,312	2,709,961
501	Industrial machinery - Machines industrielles	1,760,939	35,152	23,506	51,125	1,870,722
418	Precious metal & alloys - Métaux précieux et alliages	448,144	101,918	2	1,212,881	1,762,944
TOP	10 Commodities - Principales marchandises	18,707,880	11,181,938	1,639,492	9,274,568	40,803,818
GRAND - TOTAL - GÉNÉRAL		34,081,052	16,533,770	3,008,844	12,381,825	66,011,491
1978						
503	Passenger auto & chassis - Voitures particulières et chassis	2,993,924	1,610,360	21,484	414	4,626,182
505	Motor vehicle parts - Pièces de véhicules automobiles	3,123,961	1,124,601	541	7,678	4,256,782
504	Trucks & other motor vehicle - Camions et autres véhicules automobiles	1,794,970	939,365	629	411	2,735,375
401	Lumber - Bois de construction	585,873	1,744,354	317,410	54	2,647,691
404	Newsprint paper - Papier journal	339,095	1,526,409	468,206	128	2,333,838
309	Natural gas - Gaz naturel	..	..	..	2,190,328	2,190,328
308	Crude petroleum - Pétrole brut	..	..	..	1,572,662	1,572,662
403	Woodpulp & similar pulp - Pâte de bois et pâte similaire	41,028	961,967	59,928	114,842	1,177,765
501	Industrial machinery - Machines industrielles	1,053,038	37,178	40,852	31,786	1,162,855
411	Petroleum and coal product - Dérivés du pétrole et de la houille	58,189	268,385	269,582	230,823	826,978
TOP	10 Commodities - Principales marchandises	9,990,078	8,212,619	1,178,632	4,149,126	23,530,456
GRAND - TOTAL - GÉNÉRAL		37,371,581	17,867,376	11,650,733	2,312,848	5,540,623

Figure 7.4.10

Goods Imported into Canada from the United States by Various Modes of Transport, 1988, 1983, 1978
Marchandises importées au Canada à partir des États-Unis selon les divers modes de transport, 1988, 1983, 1978

Commodity - Marchandise		Road Total	Rail Total	Marine Total	Other Total	Grand Total
		Value Transport routier	Value Transport ferroviaire	Value Transport maritime	Value Autre général	Value Total
		\$'000	\$'000	\$'000	\$'000	\$'000
1988						
509	Motor vehicle parts - Pièces de véhicules automobiles	12,934,240	3,114,314	9,891	111,156	16,169,601
507	Passenger auto & chassis - Voitures particulières et chassis	4,946,045	3,645,387	12	641	8,592,085
513	Other equipment & tools - Autre matériel et outils	5,851,281	397,025	9,560	1,244,058	7,501,924
505	Other industrial machinery - Autre machines industrielles	4,271,829	102,684	12,970	470,676	4,858,159
512	Office machine & equip. - Machines et matériel de bureau	2,789,630	5,354	576	1,481,341	4,276,901
508	Trucks & other vehicles - Camions et autres véhicules automobiles	2,369,429	828,946	530	26,660	3,225,565
511	Other commun. & Rel. Equip - Autre équipement et matériel de communication	2,121,222	7,436	543	937,780	3,066,981
514	Aircraft, engines & parts - Avions, moteurs et pièces	896,632	1,639	1,913	2,114,051	3,014,235
522	Miscellaneous end product - Produits finals divers	1,836,739	62,440	4,514	460,478	2,364,171
405	Other chem. & rel. product - Autres produits chimiques et produits connexes	1,594,562	469,687	180,837	71,727	2,316,813
TOP	10 Commodities - Principales marchandises	39,611,609	8,634,912	221,346	6,918,568	55,386,435
GRAND - TOTAL - GÉNÉRAL		63,821,966	11,412,629	1,670,751	9,603,666	86,509,012
1983						
509	Motor vehicle parts - Pièces de véhicules automobiles	6,686,505	3,951,200	798	87,713	10,726,216
507	Passenger auto & chassis - Voitures particulières et chassis	4,772,733	102,649	166	1,324	4,876,872
513	Other equipment & tools - Autre matériel et outils	2,817,307	229,139	4,333	735,427	3,786,206
512	Office machine & equip. - Machines et matériel de bureau	1,860,703	9,967	81	810,173	2,680,924
505	Other industrial machinery - Autres machines industrielles	1,835,335	57,456	2,638	237,099	2,132,528
514	Aircraft, engines & parts - Avions, moteurs et pièces	454,794	3,364	45	1,223,656	1,681,859
405	Other chem. & Rel. Product - Autres produits chimiques et produits connexes	1,076,904	391,452	76,239	54,731	1,599,326
511	Other commun. & Rel. Equip - Autres équipement et matériel de communication	966,054	11,708	515	611,311	1,589,588
522	Miscellaneous end product - Produits finals divers	1,153,517	43,053	2,006	266,744	1,465,320
506	Agr. mach. incl. tractor - Machines agricoles, y compris les tracteurs	966,585	314,514	252	41,102	1,322,453
TOP	10 Commodities - Principales marchandises	22,590,437	5,114,502	87,073	4,069,280	31,861,292
GRAND - TOTAL - GÉNÉRAL		37,190,155	7,156,233	1,637,980	6,874,896	52,859,264
1978						
509	Motor vehicle parts - Pièces de véhicules automobiles	4,786,333	2,926,407	908	..	7,713,648
507	Passenger auto & chassis - Voitures particulières et chassis	3,037,882	234	..	..	3,038,116
513	Other equipment & tools - Autre matériel et outils	1,727,787	243,922	1,808	537,957	2,511,474
505	Other industrial machinery - Autres machines industrielles	1,340,135	62,250	1,212	330,064	1,733,661
508	Trucks & other vehicles - Camions et autres véhicules automobiles	1,363,787	28,516	93	..	1,392,396
506	Agr. mach. incl. tractor - Machines agricoles, y compris les tracteurs	909,987	299,611	527	129,097	1,339,222
405	Other chem. & rel. product - Autres produits chimiques et produits connexes	550,894	220,287	66,088	115,496	952,765
512	Office machine & equip. - Machines et matériel de bureau	574,950	2,458	142	316,748	894,298
522	Miscellaneous end product - Produits finals divers	572,735	46,445	870	214,725	834,775
514	Aircraft, engines & parts - Avions, moteurs et pièces	267,216	8,737	408	493,737	770,098
TOP	10 Commodities - Principales marchandises	15,131,706	3,838,867	72,056	2,137,824	21,180,453
GRAND - TOTAL - GÉNÉRAL		18,899,418	5,672,648	933,547	9,440,675	34,946,288

- The share of the two most important commodities exported and imported, namely passenger automobiles and motor vehicle parts increased from 28.7% to 30.8% for imports and from 23.8% to 27.2% for exports.
- In 1988 the large majority (72.3%) of passenger automobiles and vehicles parts were imported into Canada by truck. Unfortunately, the corresponding 1978 figures are not considered reliable enough to make an accurate comparison. The dominance of the truck mode is more pronounced for motor vehicle parts than for passenger automobiles where the railway industry also plays an important role.
- In the export market, 87.9% of the motor vehicle parts exports were transported by truck in 1988. The corresponding figure for 1978 was 73.4%.
- Passenger automobile exports were evenly divided between the rail and truck mode.
- On the export side a significant shift occurred in the transportation of lumber. In 1987, one half of lumber exports were transported by truck compared with just 22% in 1978.
- La part des deux plus importantes marchandises exportées et importées, notamment les voitures particulières et les pièces de véhicules automobiles, a augmenté pour passer de 28.7 % à 30.8 % pour les importations et de 23.8 % à 27.2 % pour les exportations.
- En 1988, la plus grande partie (72.3 %) des voitures particulières et des pièces d'automobiles étaient importées au Canada par camions. Malheureusement, les chiffres correspondants de 1978 ne sont pas assez fiables pour permettre d'établir une comparaison. La dominance du mode de transport par camions se fait davantage sentir au niveau des pièces de véhicules automobiles qu'au niveau des voitures particulières, secteur où les sociétés ferroviaires jouent également un rôle important.
- Sur le marché des exportations, 87.9 % des pièces de véhicules automobiles ont été transportées par camions en 1988. Le chiffre correspondant pour 1978 était 73.4 %.
- On observe un partage équitable des exportations de voitures particulières entre le secteur ferroviaire et le secteur du camionnage.
- Du côté des exportations, un changement important a eu lieu au niveau du transport du bois de construction. En 1987, la moitié des exportations de bois de construction étaient transportées par camions par rapport à 22 % seulement en 1978.

Analysis of the Volume of Transborder (Canada/U.S.) Traffic by Mode of Transport, 1988

Introduction

The objective of this study is to analyze Canada/U.S. traffic flows, by mode, using transportation data. This analysis complements the trade analysis presented in the Part III. This study measures transborder market flows by mode of transport, for 1988, using tonnage as the statistical yardstick.

Findings

- The data on which these findings are based, are presented in Tables 7.4.11
- Total commodity tonnage transported from Canada to the U.S. (southbound) amounted to 104 million tonnes in 1988. The corresponding number for northbound movements was only 59 million tonnes, indicating the existence of a significant imbalance between southbound and northbound traffic. The imbalance for the trucking mode is less than two to one (2:1); however, for the rail transport industry, southbound movements exceed northbound movements by a margin of more than three to one (3:1). For the marine transport mode, southbound and northbound traffic amounts to approximately the same amount.
- At the national level 45% of the southbound movements were carried by the marine mode, 35% by Rail and 19% by the for-hire trucking industry. The private trucking industry carried only 1% of the total volume of traffic. These numbers are very different from those presented in Tables 7.4.7 and 7.4.8 which showed the dominance of the trucking industry, when the market share is measured by the value of the merchandise transported. The differences can be explained by the different commodity mix transported by the different modes; trucking industry transporting high value low volume commodities.

Analyse du volume du trafic transfrontalier (Canada/E.-U.) selon le mode de transport, 1988

Introduction

L'objectif de la présente étude est d'analyser le trafic entre le Canada et les États-Unis, selon le mode de transport, à partir des données sur le transport. Cette analyse vient s'ajouter à l'analyse sur le commerce présentée à la partie III. Elle décrit le trafic transfrontalier selon le mode de transport, pour 1988, en se servant du tonnage comme mesure statistique.

Résultats

- Les données sur lesquelles ces résultats sont fondés sont présentées au tableau 7.4.11.
- Le tonnage total de marchandises transportées du Canada aux États-Unis (vers le sud) s'est chiffré à 104 millions de tonnes en 1988. Le chiffre correspondant pour les mouvements en direction du nord n'était que de 59 millions de tonnes, ce qui révèle un important déséquilibre entre les mouvements à destination du sud et ceux à destination du nord. Le déséquilibre pour le secteur du camionnage est moins de 2 à 1 (2:1); cependant, pour le secteur du transport ferroviaire, le volume de mouvements à destination du sud dépasse celui des mouvements à destination du nord d'une marge de plus de 3 à 1 (3:1). Du côté du transport maritime, le volume des mouvements à destination du sud se compare à celui des mouvements à destination du nord.
- Au niveau national, les entreprises de transport maritime ont transporté 45 % des expéditions à destination du sud, le secteur du transport ferroviaire, 35 % et les entreprises de camionnage pour compte d'autrui, 19 %. Les entreprises de camionnage pour compte propre n'ont transporté que 1 % du volume total des mouvements. Ces chiffres diffèrent considérablement de ceux présentés aux tableaux 7.4.7 et 7.4.8 qui démontrent la dominance du secteur du camionnage lorsque la part du marché est mesurée en fonction de la valeur des marchandises transportées. Les variations s'expliquent par la composition des marchandises transportées par les différents modes de transport (les entreprises de camionnage transportant un faible volume de marchandises de grande valeur).

Figure 7.4.11

Total Tonnage Carried To/From the U.S.A. by Mode of Transport, by Province of Origin or Destination, 1988

Tonnage total à destination/en provenance des États-Unis selon le mode de transport, selon la province d'origine ou de destination, 1988

Southbound – vers le sud				Northbound – vers le nord			
Province of Origin Province d'origine	Mode	Tonnage '000	%	Province of Destination Province de destination	Mode	Tonnage '000	%
NFLD T.-N.	Truck-FH ¹	87	2	NFLD T.-N.	Truck-FH	37	5
	Routier-CA ¹				Routier-CA		
	Truck-PT ²	..	..		Truck-PT		
	Routier-CP ²				Routier-CP		
	Rail	71	2		Rail		
	Ferroviaire				Ferroviaire		
	Marine	3 597	96		Marine	728	95
	Maritime				Maritime		
	TOTAL	3 755	100		TOTAL	765	100
PEI I.-P.-É.	Truck-FH	39	91	PEI I.-P.-É.	Truck-FH	8	57
	Routier-CA				Routier-CA		
	Truck-PT	2	5		Truck-PT		
	Routier-CP				Routier-CP		
	Rail	2	5		Rail	1	7
	Ferroviaire				Ferroviaire		
	Marine	..	..		Marine	5	36
	Maritime				Maritime		
	TOTAL	43	100		TOTAL	14	100
NS N.-É.	Truck-FH	117	1	NS N.-É.	Truck-FH	161	27
	Routier-CA				Routier-CA		
	Routier-CA				Routier-CA		
	Truck-PT	5	..		Truck-PT		
	Routier-CP				Routier-CP		
	Routier-CP				Routier-CP		
	Rail	422	5		Rail	85	14
	Ferroviaire				Ferroviaire		
	Marine	7 530	93		Marine	349	59
	Maritime				Maritime		
	TOTAL	8 074	100		TOTAL	595	100
NB N.-B.	Truck-FH	1 096	23	NB N.-B.	Truck-FH	233	13
	Routier-CA				Routier-CA		
	Truck-PT	..	..		Truck-PT		
	Routier-CP				Routier-CP		
	Rail	497	10		Rail	132	8
	Ferroviaire				Ferroviaire		
	Marine	3 178	67		Marine	1 390	79
	Maritime				Maritime		
	TOTAL	4 771	100		TOTAL	1 755	100
QUE QC	Truck-FH	3 753	14	QUE QC	Truck-FH	1 728	15
	Routier-CA				Routier-CA		
	Truck-PT	240	1		Truck-PT	115	1
	Routier-CP				Routier-CP		
	Rail	7 883	30		Rail	3 626	31
	Ferroviaire				Ferroviaire		
	Marine	14 277	55		Marine	6 376	54
	Maritime				Maritime		
	TOTAL	26 153	100		TOTAL	11 845	100
ONT	Truck-FH	10 945	36	ONT	Truck-FH	6 787	18
	Routier-CA				Routier-CA		
	Truck-PT	660	2		Truck-PT	256	1
	Routier-CP				Routier-CP		
	Rail	9 506	31		Rail	4 169	11
	Ferroviaire				Ferroviaire		
	Marine	9 143	30		Marine	25 616	70
	Maritime				Maritime		
	TOTAL	30 254	100		TOTAL	36 828	100

¹ For-Hire. – Pour compte d'autrui

² Private or own account. – Pour compte propre

Figure 7.4.11

Total Tonnage Carried To/From the U.S.A. by Mode of Transport, by Province of Origin or Destination, 1988 – Continued
Tonnage total à destination/en provenance des États-Unis selon le mode de transport, selon la province d'origine ou de destination, 1988 – suite

Southbound vers le sud				Northbound vers le nord			
Province of Origin Province d'origine	Mode	Tonnage '000	%	Province of Destination Province de destination	Mode	Tonnage '000	%
MAN	Truck-FH	545	43	MAN	Truck-FH	318	58
	Routier-CA				Routier-CA		
	Truck-PT	24	2		Truck-PT		
	Routier-CP				Routier-CP		
	Rail	685	55		Rail	227	42
	Ferroviaire				Ferroviaire		
	Marine	..	..		Marine		
	Maritime				Maritime		
	TOTAL	1 254	100		TOTAL	545	100
SASK	Truck-FH	366	8	SASK	Truck-FH	96	17
	Routier-CA				Routier-CA		
	Truck-PT	..	..		Truck-PT		
	Routier-CP				Routier-CP		
	Rail	4 338	92		Rail	473	83
	Ferroviaire				Ferroviaire		
	Marine	..	..		Marine		
	Maritime				Maritime		
	TOTAL	4 704	100		TOTAL	569	100
ALTA ALB.	Truck-FH	675	11	ALTA ALB.	Truck-FH	401	43
	Routier-CA				Routier-CA		
	Truck-PT	3	..		Truck-PT	3	
	Routier-CP				Routier-CP		
	Rail	5 731	89		Rail	535	57
	Ferroviaire				Ferroviaire		
	Marine	..	..		Marine		
	Maritime				Maritime		
	TOTAL	6 409	100		TOTAL	939	100
BC C.-B.	Truck-FH	2 150	12	BC C.-B.	Truck-FH	1 238	26
	Routier-CA				Routier-CA		
	Truck-PT	57	..		Truck-PT	52	6
	Routier-CP				Routier-CP		
	Rail	6 893	38		Rail	1 172	125
	Ferroviaire				Ferroviaire		
	Marine	9 222	50		Marine	2 376	253
	Maritime				Maritime		
	TOTAL	18 322	100		TOTAL	4 838	100
YUKON	Truck-FH	517	100	Yukon	Truck-FH	28	100
	Routier-CA				Routier-CA		
	Truck-PT	..	..		Truck-PT		
	Routier-CP				Routier-CP		
	Rail	1	..		Rail		
	Ferroviaire				Ferroviaire		
	Marine	..	..		Marine		
	Maritime				Maritime		
	TOTAL	518	100		TOTAL	28	100
NWT T. N.-O.	Truck-FH	..	..	NWT T. N.-O.	Truck-FH		
	Routier-CA				Routier-CA		
	Truck-PT	..	..		Truck-PT		
	Routier-CP				Routier-CP		
	Rail	..	..		Rail		
	Ferroviaire				Ferroviaire		
	Marine	20	100		Marine		
	Maritime				Maritime		
	TOTAL	20	100		TOTAL	..	..

Figure 7.4.11

Total Tonnage Carried To/From the U.S.A. by Mode of Transport, by Province of Origin or Destination, 1988 – Concluded

Tonnage total à destination/en provenance des États-Unis selon le mode de transport, selon la province d'origine ou de destination, 1988 – fin

Southbound vers le sud				Northbound vers le nord			
Province of Origin Province d'origine	Mode	Tonnage '000	%	Province of Destination Province de destination	Mode	Tonnage '000	%
Mode Total	Truck-FH	20 290	19	Mode Total	Truck-FH	11 035	19
	Routier-CA				Routier-CA		
	Truck-PT	991	1		Truck-PT	426	1
	Routier-CP				Routier-CP		
	Rail	36 029	35		Rail	10 420	18
	Ferroviaire				Ferroviaire		
	Marine	46 967	45		Marine	36 840	63
	Maritime						
GRAND – TOTAL – GÉNÉRAL		104 277	100	GRAND – TOTAL – GÉNÉRAL		58 721	100

On northbound movements, 63% of the traffic was carried by the marine mode, followed by the for-hire trucking industry (19%), the rail transport industry (18%) and the private trucking industry (1%).

It is interesting to note that 30.4% of marine exports, in terms of tonnages, originate from Quebec. In terms of merchandise value, using trade data as presented in Table 7.4.7 and 7.4.8, marine exports from Quebec represented less than 1% of the total export values. This underlines the importance of using more than one statistical yardsticks in measuring market shares by mode of transport.

On the import market, Quebec ports represented 17.3% of the commodity tonnages imported into Canada from the U.S., while the Ontario ports represented 69.5%.

It is also interesting to note that Quebec ports handled substantially more southbound traffic than northbound traffic (14.3 vs 6.4 million tonnes). The reverse is true for the Ontario ports (9.1 vs 25.6 million tonnes).

Data presented in Table 7.4.12 shows the five most important commodities transported southbound and northbound by the different modes and their relative importance. Some of the highlights of the data presented are:

More than twenty percent of freight carried by the for-hire trucking industry, in both directions, consisted of road motor vehicles. In terms of tonnages, almost twice as much, motor vehicles were transported southbound than northbound.

The marine transport mode carried, mainly primary products, in both directions the same type of commodities-mainly primary products. On northbound movements, two commodities, coal and iron ores, represented sixty percent (60%) of the total northbound traffic by this mode.

On southbound movements, rail carried mainly primary products, newsprint, lumber and potash, in total, representing thirty-six percent (36%) of the total traffic. Northbound traffic consisted of more fabricated products, container being the most important (12%). The sum of the five most important commodities transported northbound only represented twenty four 24% percent of the total.

Du côté des mouvements à destination du nord, 63 % des expéditions ont été transportées par les entreprises de transport maritime, suivies des entreprises de camionnage pour compte d'autrui (19 %), les sociétés ferroviaires (18 %) et les entreprises de camionnage pour compte propre (1 %).

Il est intéressant de noter que 30.4 % des exportations par mer, en termes de tonnage, provenaient du Québec. En termes de la valeur des marchandises, et à partir des données sur le commerce présentées aux tableaux 7.4.7 et 7.4.8, les exportations par mer en provenance du Québec ont représenté moins de 1 % de la valeur totale des exportations. Cela fait ressortir l'importance d'utiliser plus d'une mesure statistique pour calculer la part du marché de chacun des modes de transport.

Sur le marché des importations, les ports du Québec ont représenté 17.3 % du tonnage des marchandises importées au Canada à partir des États-Unis, tandis que les ports de l'Ontario ont représenté 69.5 %.

Il est également intéressant de noter que plus de marchandises à destination du sud ont été manutentionnées dans les ports du Québec que de marchandises à destination du nord (14.3 par rapport à 6.4 millions de tonnes). On observe l'inverse pour les ports de l'Ontario (9.1 par rapport à 25.6 millions de tonnes).

Les données du figure 7.4.12 donnent les cinq plus importantes marchandises transportées à destination du sud et à destination du nord par les différents modes de transport, ainsi que leur importance relative. Voici quelques-uns des faits saillants:

Plus de 20 % des marchandises transportées par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui dans les deux directions se composaient de véhicules automobiles. En termes de tonnage, presque deux fois plus de véhicules automobiles ont été transportés vers le sud que vers le nord.

Les entreprises de transport maritime ont transporté principalement des produits primaires dans les deux directions. Au niveau des mouvements à destination du nord, deux marchandises, soit la houille et les minerais de fer, ont représenté 60 % du total des expéditions en direction du nord transportées par ces entreprises.

Au niveau des mouvements à destination du sud, les sociétés ferroviaires ont transporté principalement des produits primaires, du papier journal, du bois de construction et de la potasse, soit au total 36 % de l'ensemble des expéditions. Les marchandises à destination du nord se composaient de demi-produits, surtout des conteneurs (12 %). Les cinq plus importantes marchandises transportées vers le sud n'ont représenté ensemble que 24 % du total.

Figure 7.4.12

Total Tonnage of the Five Most Important Commodities, by Weight, Carried To/From the U.S.A. by Mode of Transport, 1988

Tonnage total des cinq plus importantes marchandises, selon le poids, en provenance et à destination des États-Unis, selon le mode de transport, 1988

Mode of Transport Mode de transport	Southbound vers le sud			Northbound vers le nord		
	Commodity Marchandises	Tonnage '000	%	Commodity Marchandises	Tonnage '000	%
Rail – Ferroviaire	Newsprint – Papier Journal	4 756	13	Containers – Conteneurs	1 229	12
	Lumber – Bois de construction	4 572	13	Transport Equip. –	1 041	3
	Lubes LPG & Others –	315	3	Matériel de transport		
	Lubrifiants, GPL et autres			Potash – Potasse	3 699	10
	Woodpulp – Pâte de bois	2 966	8	Coke	289	3
	Transport Equip –	1 646	5	Fuel Oil – Mazout	270	3
	Matériel de transport			All Commodities –	10 419	100
	All Commodities –	36 028	100	Toutes les marchandises		
	Toutes les marchandises					
Truck For-Hire – Camionnage pour compte d'autrui	Road Motor Vehicle –	4 096	21	Road Motor Vehicle –	2 246	21
	Véhicules automobiles routiers			Véhicules automobiles routiers		
	Wood Fabricated Mat –	1 747	9	Iron, Steel & Alloys –	656	6
	Demi-produits du bois			Fer, acier et alliages		
	Iron, Steel & Alloys –	1 562	8	Chemical & Rel. Prod –	592	5
	Fer, acier et alliages			Produits chimiques et dérivés		
	Paper & paperboard –	1 400	7	Containers – Conteneurs	555	5
	Papier et carton			Non-Metallic Mineral –	510	5
	Non Metallic Mineral –	1 341	7	Minéraux non métalliques		
	Minéraux non métallique			All Commodities –	10 912	100
Truck Private – Camionage pour compte propre	All Commodities –	19 596	100	Toutes les marchandises		
	Toutes les marchandises					
Marine – Maritime	Wood Fab. Material –	119	12	Non-Metallic Mineral –	59	14
	Demi-produits du bois			Minéraux non métalliques		
	Chemical & Rel. Prod –	80	8	Fodder and Feed – Fourrage	40	9
	Produits chimiques et dérivés			et aliments pour animaux		
	Fodder and Feed – Fourrage	69	7	Chemical & Rel. Prod –	35	8
	et aliments pour animaux			Produits chimiques et dérivés		
	Non Metallic Mineral –	68	7	Metal Fab. Basic Pro – Demi-	31	7
	Minéraux non métalliques			produits de base en métal		
	Wood Fabricated Mat –	68	7	Road Motor Vehicle –	31	7
	Demi-produits du bois			Véhicules automobiles routier		
	All Commodities	991	100	All Commodities	425	100
	Toutes les marchandises			Toutes les marchandises		
	Iron Ores, Concent –	12 032	26	Coal – Houille	17 702	48
	Minerais et concentrés de fer			Iron Ores, Concent –	4 575	12
	Gypsum – Gypse	5 963	13	Minerais et concentrés de fer		
	Fuel Oil – Mazout	5 474	12	Coke of Petro Prod –	1 588	4
	Salt – Sel	2 682	6	Coke de dérivés du pétrole		
	Lumber – Bois de	2 258	5	Fuel Oil – Mazout	1 504	4
	construction			Corn – Maïs	1 471	4
	All Commodities –	46 967	100	All Commodities –	36 839	100
	Toutes les marchandises			Toutes les marchandises		

CONCLUSIONS

Domestic Traffic Flows

In summary the major findings of investigation of the domestic traffic flows are as follows:

- Over the past ten year period, the market share (as measured using total tonnage carried) has grown substantially for the for-hire trucking segment when compared to rail. This increase would probably be even more substantial if the private trucking sector of the industry was taken into consideration.
- Intraregional trucking accounts for more than 75% of the total domestic for-hire trucking traffic.

CONCLUSIONS

Mouvements intérieurs

Brièvement, les principaux résultats de l'étude des mouvements intérieurs sont les suivants:

- Au cours des dix dernières années, la part du marché (mesurée à partir du tonnage total transporté) du secteur du camionnage pour compte d'autrui a augmenté considérablement par rapport à celle du secteur du transport ferroviaire. Cette augmentation sera probablement encore plus forte si on tenait compte du secteur du camionnage pour compte propre.
- Les activités intrarégionales de camionnage représentent plus de 75 % du total des mouvements intérieurs effectués par camions.

- Intraregional rail movements are much less important in the rail sector.
- Ontario, Quebec and the Western Provinces are the principle regions of traffic movement for both the truck and rail modes.
- Between 1978 and 1988 there was a shift between modes. In 1978, goods transported by rail accounted for 55% of the total market compared with just 47% in 1988.

International Traffic Flows

- It is evident from the data presented and analyzed, that the majority of Canadian exports and imports to and from the United States are carried by the motor carrier mode (both private and for-hire). The market share of this mode for imports in 1988 was 73.8% while for exports it amounted to 57.9%.
- The share of the motor carrier mode has increased during the ten year study period from 54.1% to 73.8% for imports and from 47.8% to 57.9% for exports.
- The increased share of the motor carrier mode on the imports side can largely be explained by the shift of mode in the transportation of motor vehicle parts. In 1978, 56.4% of motor vehicle part imports were brought into Canada by truck. This share increased to 80% by 1988. "Motor Vehicle Parts" are the number one ranking commodity for both exports and imports.
- On the export side, the share of the motor carrier mode in the transportation of motor vehicle parts increased from 73.4% in 1978 to 87.8%. This explains, to a large extent, the increased modal share of the motor carrier industry.

- Les activités intrarégionales des sociétés ferroviaires sont beaucoup moins importantes.
- L'Ontario, le Québec et les provinces de l'Ouest sont les principales régions de mouvements pour les entreprises de camionnage et les sociétés ferroviaires.
- Entre 1978 et 1988, on a observé un changement. En 1978, les marchandises transportées par les sociétés ferroviaires représentaient 55 % du marché total par rapport à 47 % en 1988.

Mouvements internationaux

- Il semble évident, d'après les données présentées et analysées, que la plus grande partie des exportations et des importations canadiennes à destination et en provenance des États-Unis sont déplacées par transporteurs routiers (pour compte d'autrui et pour compte propre). En 1988, la part du marché de ce mode de transport, au niveau des importations était de 73.8 %, tandis que celle du marché des exportations était de 57.9 %.
- La part des transporteurs routiers a augmenté au cours de la période d'observation de dix ans pour passer de 54.1 % à 73.8 % pour les importations et de 47.8 % à 57.9 % pour les exportations.
- La part accrue des transporteurs routiers au niveau des importations est largement attribuable au changement de mode au niveau du transport des pièces de véhicules automobiles. En 1978, 56.4 % des importations de pièces de véhicules automobiles étaient amenées au Canada par camions. Cette part est passée à 80 % en 1988. Les "pièces de véhicules automobiles" arrivent en première place au niveau des exportations et des importations.
- Du côté des exportations, la part des transporteurs routiers au niveau du transport des pièces de véhicules automobiles a progressé pour passer de 73.4 % en 1978 à 87.8 %. Cela explique, en grande partie, l'augmentation de la part des transporteurs routiers.

Introduction

The following report has been reproduced with the permission of the Roads and Transportation Association of Canada (RTAC). The statistics were collected from each of the ten Provinces, two Territories and the Federal government as part of an ongoing RTAC initiative and are published in RTAC's **Canada's Roadway Infrastructure, 1989** publication.

Statistical Highlights

- The number of two-lane kilometres of highways, roads and streets increased by almost 6 500 kilometres over 1986, bringing the total to 874 580 kilometres in 1987. The increase is due to the transfer of private roads to the provinces, refinement in the federal government asset inventory as well as to normal growth.
- Of the 874 580 kilometres of roadway inventory only 32.0% are paved. Surprisingly, 52.9% of the system consists of gravel roads.
- The number of bridge structures stands at 48,622 in 1987.

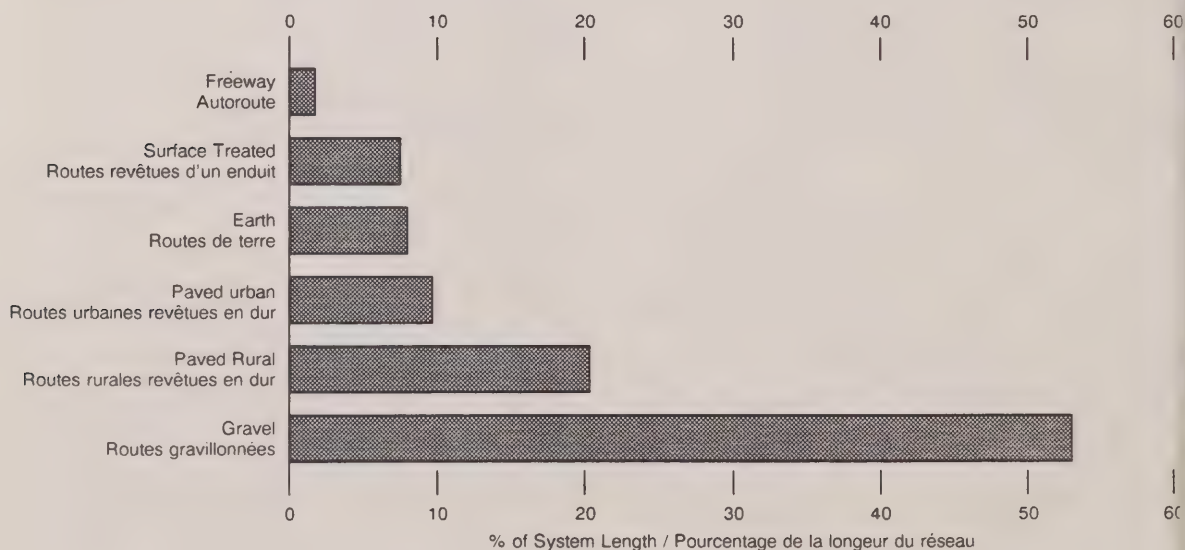
Length

Canada has 874 580 two-lane kilometres of highways, roads and streets. This represents an increase of almost 6 500 kilometres over the 868 000 kilometres reported last year. Roads falling under federal jurisdiction (ie. federally owned and maintained) increased by 3.5% over 1986, provincially by 1.7% and municipally by 0.2%. These increases are due to refinements of the asset inventory as well as normal growth.

Figure 7.5.1

System Length

Longueur du réseau



Introduction

Le rapport suivant a été reproduit avec l'autorisation de l'Association des routes et transports du Canada (ARTC). Les statistiques ont été recueillies dans les dix provinces, les deux territoires et au sein de l'administration fédérale dans le cadre d'un programme permanent de l'ARTC. Cette dernière publie les statistiques dans **L'Infrastructure routière du Canada, 1989**.

Statistiques principales

- La longueur du réseau routier (rues comprises), en kilomètres d'équivalent-deux voies, a augmenté de près de 6 500 kilomètres par rapport à 1986, pour atteindre un total de 874 580 kilomètres en 1987. En plus de l'expansion normale du réseau, cette augmentation est attribuable au transfert de routes privées aux provinces et au perfectionnement du recensement du réseau fédéral.
- Les routes revêtues en dur ne représentent que 32.0% de ce total de 874 580 kilomètres. Fait surprenant, 52.9% du réseau est constitué de routes gravillonnées.
- En 1987, le nombre de ponts totalisait 48 622.

Longueur

Le Canada a 874 580 kilomètres de routes (rues comprises), en kilomètres d'équivalent-deux voies, soit près de 6 500 kilomètres de plus que les 868 000 kilomètres recensés l'an dernier. Le réseau routier de ressort fédéral (c'est-à-dire les routes appartenant au gouvernement fédéral et entretenues par ce dernier) a augmenté de 3.5% par rapport à 1986, tandis que le réseau provincial a augmenté de 1.7%, et le réseau municipal, de 0.2%. Ces augmentations sont attribuables au perfectionnement des méthodes de recensement des routes, ainsi qu'à l'expansion normale des réseaux.

Surface Type

The number of freeway two-lane equivalent kilometres increased 3% in 1987 over 1986, representing 1.7% of the total roadway system. As well, the number of urban paved kilometres increased 3% over the 1986 figure. The number of kilometres of earth roads increased by 2% over 1986 due mainly to the transfer of private logging roads to provinces. Surprisingly, gravel roads make up 53% of the road system. The portion of the system which is paved totals 32% or 277 204 two lane kilometres.

Type de surface

La longueur du réseau d'autoroutes, en kilomètres d'équivalent-deux voies, a augmenté de 3% entre 1986 et 1987, et correspond à 1.7% de l'ensemble du réseau routier. Par ailleurs, le réseau des routes urbaines revêtues en dur a augmenté de 3% par rapport à 1986. Le réseau des routes de terre a augmenté de 2% par rapport à 1986. Cette augmentation correspond principalement à des transferts de routes privées d'exploitation forestière aux provinces. Fait surprenant, les routes de terre représentent 53% du réseau routier. Les routes revêtues en dur représentent 32% du réseau, soit 277 204 kilomètres d'équivalent-deux voies.

Figure 7.5.2

1987/88 Highway system Length in Two-lane Equivalent Kilometers Longueur du réseau routier en 1987-1988(en kilomètres d'équivalent-deux voies)

Roads Under Federal Jurisdiction Routes fédérales			Parks Canada Parcs Canada				DIAND MAIN		PWC TPC		NCC CCN		Total
Freeway – Autoroutes	68				–		54		32		154		
Paved(rural) – Routes rurales revêtues en dur	1 306				499		546		59		2 410		
Paved(urban) – Routes urbaines revêtues en dur	90				–		–		41		131		
Surface Treated – Routes revêtues d'un enduit superficiel	341				132		1 505		–		1 978		
Gravel – Routes gravillonnées	874				8 492		131		7		9 504		
Subtotal – Total partiel	2 679				9 123		2 236		139		14 177		
Roads Under Provincial/ Territorial Jurisdiction Routes provinciales/territoriales	B.C. C.-B.	Alta. Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qué.	N.B. N.-B.	N.S. N.-É.	P.E.I. Î.-P.-É.	Nfld. T.-N.	Yk T.-N.-O.	N.W.T. T.-N.-O.	Total
Freeway – Autoroutes	854	2 218	48	–	4 109	4 455	200	1 481	–	90	–	–	13 455
Paved – Routes revêtues en dur	21 484	12 438	10 021	7 452	16 010	35 946	3 950	11 454	3 376	5 650	250	272	128 303
Surface Treated – Routes revêtues d'un enduit superficiel	1 198	988	9 825	4 275	3 157	1 005	8 550	–	–	–	1 393	322	30 713
Gravel – Routes gravillonnées	20 900	20 233	6 079	8 588	1 016	18 489	4 750	10 470	1 540	2 661	3 160	1 720	99 606
Earth – Routes de terre	2 746	2 460	–	3	–	–	–	–	–	–	–	–	5 209
Subtotal – Total partiel	47 182	38 337	25 973	20 318	24 292	59 895	17 450	23 405	4 916	8 401	4 803	2 314	277 286
Roads Under Municipal Jurisdiction Routes municipales	B.C. C.-B.	Alta. Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qué.	N.B. N.-B.	N.S. N.-É.	P.E.I. Î.-P.-É.	Nfld. T.-N.	Yk T.-N.-O.	N.W.T. T.-N.-O.	Total
Freeway – Autoroutes	–	1 066	26	–	95	–	–	–	–	–	–	–	1 187
Paved(urban) – Routes urbaines revêtues en dur	3 949	11 237	7 400	2 709	25 968	30 000	1 225	1 065	227	610	97	55	84 542
Paved(rural) – Routes rurales revêtues en dur	12 764	6 634	150	516	23 445	–	525	1 065	95	1 828	–	–	47 022
Surface Treated – Routes revêtues d'un enduit superficiel	124	8 656	1 585	–	22 300	–	800	–	–	–	43	–	33 508
Gravel – Routes gravillonnées	2 766	88 958	117 370	61 275	66 195	15 000	150	145	–	1 045	137	300	353 341
Earth – Routes de terre	106	14 577	42 260	–	3 574	3 000	–	–	–	–	–	–	63 517
Subtotal – Total partiel	19 709	131 128	168 765	64 500	141 577	48 000	2 700	2 275	322	3 483	277	355	583 117
Total	66 891	169 465	194 738	84 818	165 869	107 895	20 150	25 680	5 238	11 884	5 080	2 669	874 580

CCN – Commission de la capitale nationale
DIAND – Department of Indian Affairs and Northern Development
MAIN – Ministère des affaires indiennes et nord canadien
NCC – National Capital Commission
PWC – Public Works Canada
TPC – Travaux publics Canada

Bridge Structures

In 1987, the number of bridge structures in Canada was reported to be 48,622 (the definition of a bridge structure differs among provinces), a decrease of 122 structures from 1986 which can be attributed to inventory refinements. Of the total, just over one half or 25,906 bridge structures fall under provincial jurisdiction. Bridge structures under municipal jurisdiction make up 48.5%, with the remaining 1.5% being federally owned and operated.

Ponts

En 1987, le nombre de ponts recensés au Canada s'élève à 48 622 (la définition de pont varie d'une province à l'autre), c'est-à-dire 122 ponts de moins qu'en 1986, mais cette diminution est attribuable à un perfectionnement des méthodes de recensement. Sur ce total, 25 906 ponts, soit un peu plus de la moitié, relèvent des provinces. Les ponts municipaux représentent 48.5%, et les ponts fédéraux, 1.5% du total.

Figure 7.5.3

Bridge Structure by Jurisdiction

Répartition des ponts par administration

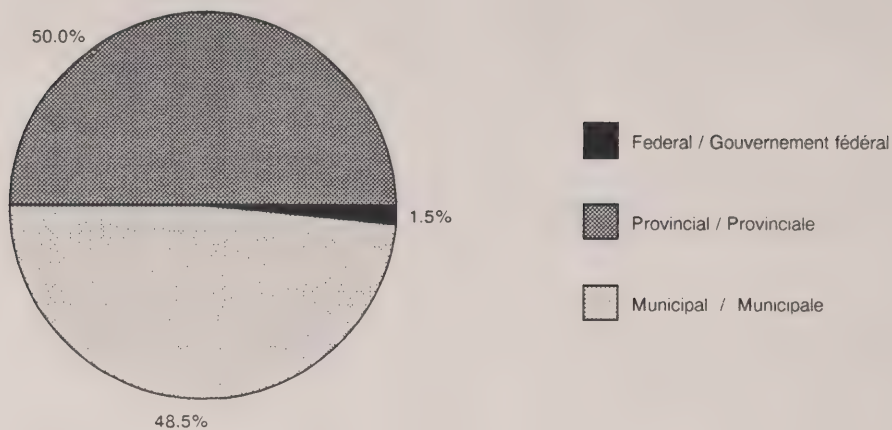
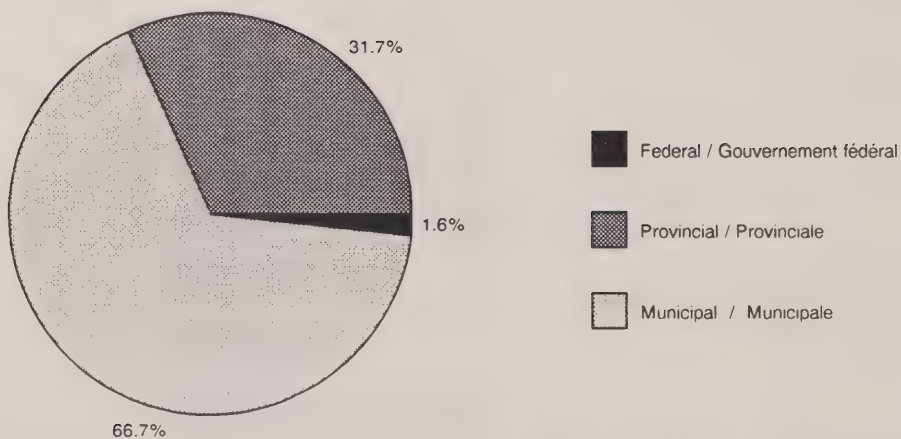


Figure 7.5.4

Jurisdictional Control

Sphère de compétence



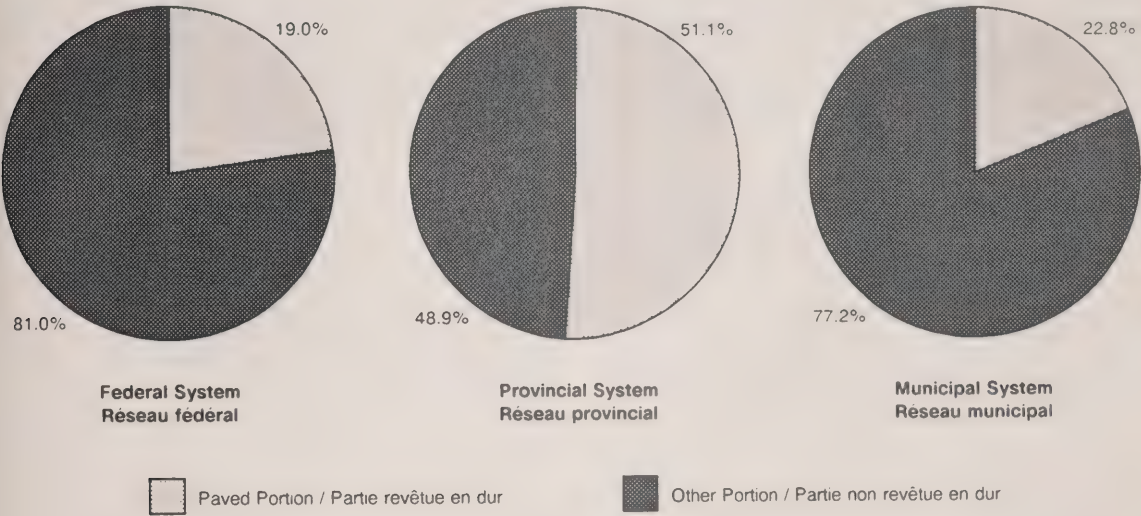
Jurisdictional Control

Almost 66.7% of the roadway system falls under municipal jurisdiction of which only 22.8% is paved. Roads under provincial jurisdiction constitute approximately 31.7% of the roadway system with federal roads making up the remaining 1.6%. Of the portion which falls under provincial jurisdiction, approximately one half are paved.

Sphère de compétence

Près de 66.7% du réseau routier relève des municipalités, et 22.8% seulement du réseau municipal est revêtu en dur. Les routes provinciales représentent 31.7% environ du réseau routier, et les routes fédérales, 1.6%. Environ la moitié des routes provinciales sont revêtues en dur.

Figure 7.5.5
Breakdown of System Length (Paved versus Other)
Répartition du réseau entre les routes revêtues en dur et les autres



CHAPTER 8

METHODS, DATA QUALITY AND LIMITATIONS

INTRODUCTION

This section of the publication provides more detailed descriptions of the surveys of the trucking industry undertaken by Statistics Canada's Transportation Division. The text is intended for the general user and readability has been emphasized. Sophisticated users who are quite familiar with trucking statistics published by Statistics Canada and who require additional information than is provided here can obtain more technical details from the Transportation Division upon request.

MOTOR CARRIERS OF FREIGHT AND HOUSEHOLD GOODS MOVERS SURVEY

The principal **objective** of this survey is to provide information about the size, structure and economic performance of Canada's for-hire trucking industry. This information, in conjunction with information collected about other sectors of the economy, contributes to the establishment of national economic statistics such as the Gross National Product and the Gross Domestic Product.

In order to fulfill this requirement, the survey follows the **statistical framework** of the System of National Accounts. The **reporting unit** for the survey is the Canadian-domiciled for-hire trucking establishment. The survey universe ideally consists of all such establishments. As it would be extremely difficult and costly to survey all of them, the 1988 Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey **universe** is census to those Canadian-domiciled carriers who earned total gross operating revenues of \$250,000 or more and a sample of those with revenues between \$100,000 and \$250,000, in 1987.

These carriers are identified from Statistics Canada's Business register by a Standard industrial classification code. Trucking establishments are coded to Industry Group 456. A complete description of the classification system is available in the Standard industrial classification manual, 1980 (Catalogue 12-501) published by Statistics Canada. The survey **methodology** used for the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey was a mail survey. Questionnaires suited in length and complexity to the type and size of the motor carrier operation being surveyed were mailed out to for-hire trucking establishments earning \$100,000 or more annually. Once completed questionnaires were returned to the Transportation Division, an initial manual edit was performed: inconsistent or blank reports were referred back to the carrier for clarification or completion. When it was not possible to obtain missing information, imputations were made. Then a computerized edit was performed which identified logical and arithmetical inconsistencies for subsequent manual correction.

CHAPITRE 8

MÉTHODES, QUALITÉ ET LIMITES DES DONNÉES

INTRODUCTION

La présente section offre une description plus détaillée des enquêtes sur l'industrie du camionnage menées par la Division des transports de Statistique Canada. Elle s'adresse à l'utilisateur général et devrait être facile à lire. Les utilisateurs expérimentés qui connaissent bien les statistiques sur le camionnage publiées par Statistique Canada et qui désirent plus de détails peuvent obtenir d'autres renseignements techniques en communiquant avec la Division des transports.

ENQUÊTE SUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE MARCHANDISES ET LES ENTREPRISES DE DÉMÉNAGEMENT

Le principal **objectif** de l'enquête est de fournir des renseignements sur la taille, la structure et le rendement économique de l'industrie du camionnage pour compte d'autrui au Canada. Ces données, combinées à des renseignements sur d'autres secteurs de l'économie, contribuent à l'établissement de statistiques économiques nationales, comme le produit national brut et le produit intérieur brut.

Afin d'atteindre cet objectif, l'enquête utilise le **cadre statistique** du Système de comptabilité nationale. L'**unité déclarante** de l'enquête est l'entreprise de camionnage pour compte d'autrui domiciliée au Canada. Idéalement, l'univers de l'enquête englobe l'ensemble de ces entreprises. Toutefois, comme il serait extrêmement difficile et coûteux d'interroger toutes les entreprises, l'**univers** de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement de 1988 est un recensement des transporteurs qui ont touché des recettes brutes d'exploitation d'au moins \$250,000 en 1987, et d'un échantillon de ceux qui ont touché des recettes variant entre \$100,000 et \$250,000 en 1987.

Ces transporteurs sont identifiés à partir du registre des entreprises de Statistique Canada au moyen d'un code de la classification type des industries. Les entreprises de camionnage possèdent le code de l'activité économique 456. Le lecteur trouvera une description complète du système de classification dans la Classification type des industries, 1980 (n° 12-501 au catalogue), publiée par Statistique Canada. Pour l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement, on a utilisé comme **methodologie d'enquête** la poste. Les questionnaires, dont la longueur et la complexité étaient fonction du genre et de la taille de l'unité déclarante, ont été envoyés aux entreprises de camionnage pour compte d'autrui touchant \$100,000 ou plus par année. Dès qu'ils étaient retournés à la Division des transports, les questionnaires remplis faisaient l'objet d'une première vérification manuelle: les déclarations incohérentes ou non remplies ont été retournées aux unités déclarantes en cause afin qu'elles apportent des précisions ou qu'elles remplissent le questionnaire. Lorsqu'il était impossible d'obtenir les données manquantes, il a fallu les imputer. Ensuite, on a procédé à une vérification informatique permettant de déterminer les données non cohérentes du point de vue logique et arithmétique pour qu'elles soient corrigées ensuite à la main.

Once all edits and imputations were completed, the data were weighted and tables were produced and analyzed for all carriers.

It is important to note that, although the reporting unit is the **establishment**, some respondents were operating two or more establishments and were not able to provide separate information for each. In these cases, **consolidated reports**, covering the activity of more than one establishment, were submitted by the respondents. These were processed as a unit.

Users of the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey data should keep in mind the following exclusions and limitations.

Exclusions

- Private carriers.
- Owner operators.
- Courier and messenger services.

Limitations

1. Establishments engaged predominantly in some other industry, such as construction, which could not provide separate statistics for their for-hire trucking operations were considered to be outside the domain of the survey. This contributed to an **underestimation** of the total for-hire trucking activity.
2. The exclusion of carriers domiciled in the United States which could not report separately for their Canadian for-hire trucking operations also contributed to an **underestimation** of the total for-hire trucking activity.
3. For tabulation purposes, data concerning carriers operating interprovincially or internationally were allocated to the location of the Head Office (province or territory of domicile). Therefore, data tabulated by province or territory of domicile do not necessarily represent trucking activity within provincial or territorial boundaries.
4. Estimation, or imputation of missing values, may affect the accuracy of the tabulations.

FOR-HIRE TRUCKING SURVEY

(Origin-Destination)

The **objective** of the For-hire Trucking Survey is to measure the output of the Canadian for-hire trucking industry by providing estimates of intercity commodity movements. This survey complements the results of the Motor Carriers of Freight and Household Goods Survey which provides information about the industry's input variables (such as labour and capital). Output variables include tonnes transported, commodities carried, revenues generated, origins and destinations of shipments, and so on.

The **survey universe** consists of all shipments transported by for-hire trucking firms which earned \$500,000 or more annually **from intercity trucking**. This universe of shipments is not directly accessible and must be reached through the carriers of the shipments.

Une fois les vérifications et les imputations terminées, les données ont été totalisées et analysées.

Il est important de noter que, même si l'unité déclarante était l'**entreprise**, certains répondants exploitaient deux entreprises ou plus et n'ont pu remettre des renseignements distincts pour chacune de leurs entreprises. Dans ces cas, les répondants ont remis des **rapports combinés**, couvrant l'activité de plus d'une entreprise. Ces rapports ont été traités comme une seule unité.

Les utilisateurs des données de l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement devraient tenir compte des exclusions et limites suivantes:

Exclusions

- Les transporteurs pour compte propre.
- Les chauffeurs contractants.
- Les services de messagerie.

Limites

1. Les entreprises dont les activités appartiennent principalement à une autre industrie, comme la construction, et qui ne pouvaient fournir des renseignements distincts en ce qui concerne leurs activités de camionnage ont été considérées comme ne faisant pas partie du domaine couvert par l'enquête. Cette mesure a entraîné une sous-estimation de l'activité globale du camionnage pour compte d'autrui.
2. L'exclusion des transporteurs domiciliés aux États-Unis qui ne pouvaient fournir des statistiques distinctes sur leurs activités de camionnage menées au Canada a aussi entraîné une sous-estimation de l'activité globale du camionnage pour compte d'autrui.
3. Aux fins des totalisations, les données sur les transporteurs interprovinciaux ou internationaux ont été classées selon la province ou le territoire de domicile du siège social. Par conséquent, les données totalisées selon la province ou le territoire de domicile ne représentent pas nécessairement les activités de camionnage à l'intérieur des limites de cette province ou de ce territoire.
4. L'estimation ou l'imputation des données manquantes peuvent avoir une incidence sur l'exactitude des totalisations.

ENQUÊTE SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES POUR COMPTE D'AUTRUI

(Origine et destination)

L'**objectif** de l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui est de mesurer la production de l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui, en fournissant des estimations du transport interurbain de marchandises. Cette enquête vient compléter l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement, qui fournit des renseignements sur les variables d'entrée de l'industrie (comme la main-d'œuvre et les immobilisations). Les variables de sortie comprennent les tonnes transportées, les produits transportés, les recettes produites, l'origine et la destination des expéditions, et ainsi de suite.

L'**univers de l'enquête** est constituée de toutes les expéditions faites par les entreprises de camionnage pour compte d'autrui qui trent chaque année \$500,000 ou plus du **transport interurbain**. Comme cet univers n'est pas directement accessible, l'enquête est menée auprès de ceux qui ont fait ces expéditions.

The carriers surveyed in 1988 were identified from a list of the carriers which reported to the 1987 Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey with earnings of \$500,000 or more from intercity trucking. These carriers constitute what is called the **survey frame**.

The carriers in the survey frame were stratified according to type of operation and area of operation, and were divided into the two classes described in Section 4 of this publication. Because of their known heterogeneity and importance to the for-hire trucking industry, all Class I carriers were selected. From each stratum of the survey frame, a simple random sample of Class II carriers was selected. Although the precise number varies from year to year, approximately one half of these carriers are usually selected.

Once the carriers were selected, a second stage of sampling took place. For Class I and II carriers, a systematic sample of **shipments** was selected. Information was transcribed from shipping documents or obtained from computer tapes provided by respondents. The sampling intervals for selecting shipments for the survey varied depending on the number of shipments transported by the carrier. For those firms which provide tapes or whose shipping documents are sampled, the ultimate sampling unit is the **shipment**.

The size and structure of the survey frame, the sample allocation and the effective sample size for the 1988 survey are shown in Figure 8.1.

Once all necessary information for the survey was collected, edits and imputations were performed. A complete description of the rather complex procedures applied to the survey data is available upon request from the Transportation Division.

Les transporteurs visés en 1988 ont été déterminés à partir de la liste des transporteurs ayant déclaré, à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entreprises de déménagement de 1987, des recettes de \$500,000 ou plus au titre du transport interurbain intérieur. Ces entrepreneurs constituent ce qu'on appelle la **base de sondage**.

Les transporteurs de la base de sondage ont été stratifiés selon le genre et le lieu de leurs activités et divisés en deux catégories décrites dans le chapitre 4 de la présente publication. À cause de leur hétérogénéité et de leur importance dans l'industrie du camionnage pour compte d'autrui, tous les transporteurs de la catégorie I sont inclus dans l'échantillon. Un échantillon aléatoire simple des transporteurs des catégories II a été choisi dans chaque strate de la base de sondage. Même si le nombre précis de transporteurs varie d'une année à l'autre, environ la moitié de ces transporteurs sont généralement sélectionnés.

Une fois les transporteurs choisis, on a procédé au deuxième degré d'échantillonnage. Pour les transporteurs des catégories I et II, un échantillon systématique d'expéditions a été sélectionné. Les renseignements ont été tirés des documents **d'expédition** ou des bandes informatiques fournies par certains répondants. Les intervalles de sondage varient en fonction du nombre d'expéditions faites par l'entreprise. Pour les transporteurs qui enregistrent leurs expéditions sur bande ou sur des documents d'expédition, l'unité finale d'échantillonnage est l'**expédition**.

La taille et la structure de la base de sondage, la répartition de l'échantillon ainsi que la taille réelle de l'échantillon de l'enquête de 1988 sont indiquées à la figure 8.1.

Après avoir recueilli toutes les données nécessaires à l'enquête, on a procédé aux vérifications et aux imputations. Le lecteur peut communiquer avec la Division des transports pour se procurer une description détaillée des procédures plutôt complexes appliquées aux données d'enquête.

Figure 8.1

For-hire Trucking Survey Frame, and Number of Carriers Selected, Excluded and Sampled, 1988 **Enquête sur le transport des marchandises pour compte d'autrui, base de sondage et nombre d'entreprises exclues et échantillonnées, 1988**

Class Catégorie	Number of carriers in survey frame Nombre d'entreprises dans la base de sondage	Carriers Selected Entreprises sélectionnées		Exclusions		Carriers sampled Entreprises échantillonnées	
		Number	Percentage	Number of sampled carriers inactive or out of business ¹	Number of non-responses to the sample ²	Number	Percentage
		Nombre	Pourcentage	Nombre de d'entreprises ayant interrompu ou cessé leurs activités ¹	Nombre de d'entreprises n'ayant pas répondu au questionnaire ²	Nombre	Pourcentage
I	298	298	100.0	14	10	274	91.2
II	1266	767	60.6	21	83	663	52.4
Total	1564	1065	68.1	35	93	937	59.9

¹ The selection of carriers for the sample is based on reports of the previous year's operations. This information may be incorrect at the time the data collection takes place. (e.g. firm went out of business).

¹ La sélection des entreprises pour la base de sondage est fondée sur des rapports décrivant les activités de l'année précédente. Les données peuvent être incorrectes au moment de la collecte des données (par exemple, l'entreprise peut avoir cessé ses activités).

² Represents firms whose shipping documents were not available for sampling.

² Représente les entreprises dont les documents d'expédition n'étaient pas disponibles aux fins de l'échantillonnage.

The **quality** of the estimates produced from the survey data was affected by a number of factors. Since the estimates were derived from a sample, they were subject to sampling error as well as non-sampling error, and the quality of the estimates thus depends on the combined effect of these types of error.

Whenever only a sample of a population has been enumerated, rather than the entire population, **sampling** error occurs. The estimates derived from the survey are likely to differ from the results of a census taken under the same general conditions. Sampling errors depend on factors such as sample size, variability in the population surveyed, sample design and estimation methods.

Non-sampling error may occur regardless of the method used to obtain the data. Some examples of non-sampling errors which might affect the results of the For-hire Trucking Survey are:

Coverage errors: these arise if the survey frame inadequately covers the target population. For example, a carrier which earns \$500,000 or more from domestic intercity trucking for the first time in 1988 and reports this to the Motor Carriers of Freight and Household Goods Survey will not be included in the For-hire Trucking Survey until its 1989 survey.

Response error: This occurs when information supplied by a respondent is incorrect or misleading. For example, shipping documents used in this survey may have contained errors or the transcriber may have misinterpreted the information.

Coding error: This may occur whenever coding and any type is performed. In this survey, both names of places and names of commodities were coded. If a record was subject to more than one interpretation, a judgement was made which may have been logical, but incorrect. Coding errors are minimized by using automated coding utilizing standard commodity and municipality libraries.

The **averages** published in the For-hire Trucking section of this publication are shipment-based averages: each represents, for each cell or domain of interest, an average of the ratios calculated from the estimates of specific variables for each shipment. The result differs considerably from an overall average based on the estimated variables for the domain. The method which has been chosen yields statistics which are averages per shipment.

$$\begin{aligned} \text{Average revenue per tonne} &= \frac{\text{estimates of revenue per tonne}}{\text{estimate of the number of shipments}} \\ \text{Average revenue per tonne-kilometre} &= \frac{\text{estimates of revenue per tonne-kilometre}}{\text{estimate of the number of shipments}} \\ \text{Average length of haul} &= \frac{\text{estimates of kilometre}}{\text{estimate of the number of shipments}} \end{aligned}$$

La **qualité** des estimations produites à partir des données d'enquête dépend d'un certain nombre de facteurs. Étant donné que les estimations ont été calculées à partir d'un échantillon, elles peuvent comporter aussi bien une erreur d'échantillonnage qu'une erreur d'observation. La qualité des estimations produites est fonction de l'effet combiné de ces types d'erreur.

L'**erreur d'échantillonnage** vient du fait que seul un échantillon de l'univers des expéditions a été recensé plutôt que l'univers au complet. Les estimations ainsi obtenues diffèrent vraisemblablement des résultats d'un recensement qui serait mené dans les mêmes conditions. Les erreurs d'échantillonnage dépendent de facteurs comme la taille de l'échantillon, la variabilité de l'univers, le plan d'échantillonnage et les méthodes d'estimation.

Une **erreur d'observation** est possible, quelle que soit la méthode de collecte des données. Quelques exemples d'erreurs d'observation pouvant influencer sur les résultats de l'enquête sur le transport de marchandises pour compte d'autrui sont énumérés ci-après:

Erreur de couverture: Se produit lorsque la base de sondage couvre imparfaitement la population cible. Par exemple, un transporteur qui tire \$500,000 ou plus du transport interurbain intérieur pour la première fois en 1988 et qui le déclare à l'enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et les entrepreneurs en déménagement ne fera pas partie de l'enquête sur le transport de marchandises pour compte d'autrui avant 1989.

Erreur de réponse: Survient lorsque le déclarant fournit des réponses incorrectes ou trompeuses. Par exemple, il se peut que les documents d'expédition utilisés dans la présente enquête contiennent des erreurs ou que le transcripteur ait mal interprété les renseignements relevés.

Erreur de codage: Peut survenir lorsqu'il faut procéder à tout genre de codage. Dans la présente enquête, les noms de lieux géographiques et les noms de produits sont codés. Dans les cas où une observation pouvait se prêter à plusieurs interprétations, une décision a été prise. Le choix a pu être logique, mais erroné. Le codage automatisé fait au moyen de bibliothèques uniformisées permet de minimiser les erreurs de codage des produits et des municipalités.

Les **moyennes** publiées dans la section portant sur le camionnage pour compte d'autrui sont des moyennes fondées sur les expéditions: chaque moyenne représente, pour chaque case ou domaine d'intérêt, la moyenne des ratios calculés à partir des estimations de certaines variables de chaque expédition. Le résultat varie considérablement de la moyenne globale fondée sur les variables estimées pour le domaine. La méthode choisie donne des statistiques correspondant à des moyennes par expédition.

$$\begin{aligned} \text{Recettes moyennes par tonne} &= \frac{\text{estimations des recettes par tonne}}{\text{estimation du nombre d'expéditions}} \\ \text{Recettes moyennes par tonne-kilomètre} &= \frac{\text{estimations des recettes par tonne-kilomètre}}{\text{estimation du nombre d'expéditions}} \\ \text{Longueur moyenne des voyages} &= \frac{\text{estimations des kilomètres}}{\text{estimation du nombre d'expéditions}} \end{aligned}$$

$$\text{Average shipment weight} = \frac{\text{estimates of weight}}{\text{estimate of the number of shipments}}$$

$$\text{Average shipment revenue} = \frac{\text{estimates of revenue}}{\text{estimate of the number of shipments}}$$

The preceding description of the For-hire Trucking Survey provides basic information about the survey. However, as for any survey utilizing two phases of sampling, the procedures are quite complex when examined in detail. Users who require more information about confidence intervals, coefficients of variation, and so forth, can obtain this information upon request from the Transportation Division.

PRIVATE TRUCKING SURVEY

Private trucking is an integral and inseparable part of the totality of the trucking industry in Canada. The **objectives** of the Private Trucking Survey were twofold: to obtain information about the size, structure and economic performance of private truckers (**industry structure survey**); and to obtain estimates for intercity commodity movements (**industry activity survey**).

The **survey universe** ideally would include all private truckers, but for budgetary and practical considerations was restricted to those who operated fifteen or more commercial vehicles (including trucks, road tractors and trailers). The **survey frame** was developed using provincial motor vehicle registration files and **excluded** fire trucks, ambulances, police vehicles and military vehicles.

The tabulations which are presented in the section "Private Trucking – Industry Structure" include 2,487 firms that carried freight, provided trucking-related statistics and used dedicated drivers (on payroll), leased drivers or broker operators.

The tabulations which are presented in the section "Private Trucking – Industry Activity", cover the 594 firms which **carried freight, were involved in intercity trucking, had operating expenses of more than \$500,000 and were involved in manufacturing, trade, agriculture, forestry, fishing and trapping, mining or construction activities**. These 594 firms are also included in data presented in "Private Trucking-Industry Activity".

Users should be aware of the following factors which may affect the quality of the data:

The survey frame was created for each province and territory independently. Those private truckers whose registration address was out-of-province / territory were excluded in developing the survey frame for a province or territory. In addition, updated registration files were not available for the territories, so the 1980 survey frame was used. These two factors contributed to an **underestimation** of private trucking activity.

Because some companies submitted consolidated reports for their operations, some of the provincial or territorial data are **underestimated** while others are **overestimated**.

$$\text{Poids moyen des expéditions} = \frac{\text{estimations du poids}}{\text{estimation du nombre d'expéditions}}$$

$$\text{Recettes moyennes des expéditions} = \frac{\text{estimations des recettes}}{\text{estimation du nombre d'expéditions}}$$

La description précédente de l'enquête sur le transport de marchandises pour compte d'autrui donne des renseignements de base. Toutefois, comme pour toutes les enquêtes utilisant deux degrés d'échantillonnage, si on étudie en détail les procédures, on découvre qu'elles sont assez complexes. Les utilisateurs qui désirent de plus amples renseignements sur les intervalles de confiance, les coefficients de variations, et ainsi de suite, peuvent en faire la demande auprès de la Division des transports.

ENQUÊTE SUR LE CAMIONNAGE POUR COMPTE PROPRE

Le camionnage pour compte propre fait partie intégrante de l'industrie globale du camionnage. L'enquête sur le camionnage pour compte propre vise deux **objectifs**: obtenir des renseignements sur la taille, la structure et le rendement économique des transporteurs pour compte propre (**la structure de l'industrie**) et établir des estimations du transport interurbain intérieur (**enquête sur l'activité de l'industrie**).

L'**univers de l'enquête** est idéalement constitué de tous les transporteurs pour compte propre, mais pour des raisons économiques et pratiques, il se limite aux transporteurs qui exploitent quinze véhicules utilitaires ou plus (y compris les camions, les tracteurs routiers et les remorques). La **base de sondage** a été élaborée au moyen des registres provinciaux d'immatriculation des véhicules automobiles et **excluait** les camions d'incendie, les ambulances, les voitures de police et les véhicules militaires.

Les totalisations présentées à la section "Camionnage pour compte propre – Structure de l'industrie" tiennent compte de 2,487 entreprises de camionnage, fournissent des statistiques relatives au camionnage et décrivent la situation des chauffeurs inscrits sur la liste de paie des entreprises, des chauffeurs loués et des chauffeurs contractants.

Les totalisations de la section "Camionnage pour compte propre-Activité de l'industrie" englobent 594 **transporteurs interurbains de marchandises, dont les frais d'exploitation étaient supérieurs à \$500,000 et qui collaboraient aux activités des secteurs suivants: la fabrication, le commerce, l'agri-culture, la foresterie, la pêche et le piégeage, l'exploitation minière et la construction**. Ces 594 transporteurs sont aussi inclus dans les données présentées dans la section "Camionnage pour compte propre-Activité de l'industrie".

Les utilisateurs doivent tenir compte des facteurs suivants qui influent sur la qualité des données:

La base de sondage pour chaque province et territoire a été créée séparément. Ainsi, la base de sondage d'une province ou d'un territoire excluait les camionneurs pour compte propre dont le lieu d'émission des plaques était situé à l'extérieur de la province ou du territoire en question. De plus, comme il n'y avait pas de dossiers d'immatriculation à jour pour les territoires, il a fallu utiliser la base de sondage de 1980. Ces deux facteurs ont entraîné une **sous-estimation** de l'activité du camionnage pour compte propre.

Comme certaines entreprises ont remis des rapports combinés sur leurs activités, quelques données provinciales ou territoriales ont été **sous-estimées**, tandis que d'autres ont été **surestimées**.

Private carriers using leased vehicles exclusively were excluded from the survey. It is believed that this introduced a **significant underestimation** of the size of the private trucking industry. These carriers were excluded from the survey because the motor vehicle registration tapes used for developing the survey universe did not contain the information required to identify them.

Some of the corporate head office expenses could not be allocated to the trucking operators for some companies. This resulted in an underestimation of the total operating expenses.

Some carriers domiciled in the United States could not provide separate statistics for their Canadian trucking operations. These were excluded from the tabulations.

Users requiring more information about the Private Trucking Survey may obtain further details upon request from the Transportation Division.

L'enquête n'a pas tenu compte des transporteurs pour compte propre n'utilisant que des véhicules loués. On estime que cette exclusion a entraîné une **importante sous-estimation** de la taille du secteur du camionnage pour compte propre. Ces transporteurs ont été exclus de l'enquête parce qu'ils ne pouvaient être identifiés à partir des bandes d'immatriculation des véhicules automobiles utilisées pour élaborer l'univers de l'enquête.

Dans quelques entreprises, certaines dépenses générales du siège social n'ont pu être attribuées aux activités de camionnage, ce qui a contribué à la **sous-estimation** des dépenses d'exploitation totales.

Certains transporteurs domiciliés aux États-Unis n'ont pu fournir de statistiques distinctes pour les activités qu'elles ont menées au Canada. Ces transporteurs ont donc été **exclus** des totalisations.

Les utilisateurs peuvent obtenir d'autres renseignements relatifs à l'enquête sur le camionnage pour compte propre en communiquant avec la Division des transports.

Glossary

Asset Turnover. A measure of profitability obtained by dividing total operating revenue by total assets.

Bill of lading. A contract setting out the details for transporting goods from a consignor (shipper) to a consignee (receiver). The bill of lading usually contains a description of the goods, the origin and destination, the weight and the transportation charges.

Broker operators (or lessor operators). Broker operators, by means of owned or leased vehicles, haul trailers or other equipment for a carrier.

Business Register Master File. It is a centrally maintained list of businesses in Canada. Each name on the list is given a unique identification number and classified according to the Statistics Canada standard classification of industries.

Carrier. For the purpose of this publication a carrier undertakes the movement of commodities by road transport.

Class I. Carriers which earned gross annual domestic intercity revenues of \$4 million or more in 1987. (Applies to the For-hire Trucking Survey only).

Class II. Carriers which earned gross annual domestic intercity revenues from \$500,000 to \$3,999,999 in 1987. (Applies to the For-hire Trucking Survey only).

Commodity. The description of the merchandise as recorded on the carrier's shipping document. This information is encoded according to the Standard Commodity Classification at the three-digit level of detail and survey estimates are published using the commodity descriptions associated with these codes.

Compensation. Total compensation reflects the gross amount earned and is comprised of wages and salaries and supplementary labour income.

Supplementary labour income, which is defined as payments made by employers for the future benefit of the employees, consists of employers' contributions to employee welfare and pension funds, workmen's compensation funds and unemployment insurance.

Current ratio. A measure of liquidity obtained by dividing current assets by current liabilities. This ratio is used to show the ability to pay current debts from current assets.

Debt ratio. The percentage of capital provided by creditors. This ratio is used as a measure of solvency and is obtained by dividing total liabilities by total liabilities plus owner's equity.

Debt-equity ratio. A measure of solvency calculated by dividing total liabilities by owner's equity.

Destination. The point to which goods were delivered by the final carrier (carrier in this context includes piggyback).

Domestic shipment. Shipment whose origin and destination are in Canada.

Equity ratio. The percentage of capital provided by shareholders. This ratio is used as a measure of solvency and is obtained by dividing owner's equity by total liabilities plus owner's equity.

Establishment. An establishment is defined as the smallest unit that is a separate operating entity capable of reporting all elements of basic industrial statistics.

Fiscal year (Motor Carriers of Freight Survey and Private Trucking Survey). The fiscal year of a carrier ending any time between April 1, 1984 and March 31, 1985.

Fiscal year (For-hire Trucking Survey). The calendar year from January 1st to December 31st, immediately prior to the year in which the data are collected.

For-hire carrier. Any carrier which, for compensation, undertakes the transport of goods.

Gross annual operating revenues. Gross annual operating revenues include revenues pertaining to the Motor Carriers of Freight or Household Goods Moving operations only. These correspond to the total amount billed by the carrier and include revenues earned by other carriers in the case of interline shipments.

Industry activity statistics. Statistics which describe the output of the industry in such terms as tonnes, tonne-kilometres, vehicle kilometres travelled, commodities transported from point to point.

Industry served. This term applies to private trucking and refers to the principal activity of the owner.

Industry structure statistics. Statistics which describe the size, performance and economic health of the industry, such as revenues, expenses, balance sheets, equipment operated, employment. These are also referred to as input variables.

Intercity motor carriers. Those for-hire carriers whose predominant portion of revenue was earned on shipments moved more than 24 km on public roads, and those private carriers whose predominant number of trips were more than 24 km in distance on public roads.

Intercity shipment. A shipment transported a greater distance than 24 km. Data transcribed for shipments with an assigned origin-destination distance of 24 km or less are not included in survey estimates.

Interline shipments. The movement of a consignment by an initiating carrier to an intermediate point. From this point a subsequent carrier moves the consignment to another point which may be an intermediate point or the destination.

International motor carrier. A for-hire or private carrier that operates in Canada and in the United States.

Interprovincial motor carrier. A for-hire or private carrier that operates in more than one province or territory.

Invoice. A bill which requests payment from a customer for transportation services rendered. It may contain the origin, destination, description of the goods transported and the amount charged for the transportation service.

Less than truckload. A shipment or shipments which weigh less than 10 000 kg.

Leverage. The extent to which the firm has been financed by debt.

Local motor carriers. Those for-hire carriers whose predominant portion of revenue was earned on shipments moved 24 km or less on public roads, and those private carriers whose predominant number of trips were 24 km or less on public roads.

Off-highway motor carriers. Those for-hire carriers whose predominant portion of revenue was earned on shipments moved on private roads, and not on public highways, and those private carriers whose predominant number of trips were on private roads and not on public highways.

Operating ratio. The operating ratio is the proportion of total operating revenues absorbed by total operating expenses.

Origin. The point at which goods were received by the initial road carrier. Road carrier in this context includes piggyback.

Pool car operators. Those operators which are engaged in consolidation or arranging shipments for rail transport.

Private carriers. Owners/operators of motor vehicles carrying their own freight. Their principal function is to provide logistical support service to the proprietary owner.

Probill. A document which is made by the trucking company from the bill of lading. It is a company control document describing the handling of a shipment of goods and usually contains information on origin, destination, commodity description, weight (or other measurement), rate, revenue and interlining. A probill is sometimes referred to as a waybill.

Profit margin. Indicates the profit margin earned per revenue dollar. It is obtained by dividing net income by operating revenue.

Province or territory of domicile. The province or territory where the head office of the carrier is located.

Response rate. The ratio of the number of questionnaires received to the number of questionnaires mailed.

Return on equity. A measure of profitability calculated by dividing net income by equity capital. This is the return accruing to shareholders on their contributed capital.

Return on investments. Measure of profitability calculated by dividing earnings before interest and taxes by total assets. It shows the efficiency with which total assets are used in a business operation.

Revenue Class 1. Carriers which earned gross annual operating revenues of \$2 million or more in 1984 (Applies to the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey only).

Revenue Class 2. Carriers which earned gross annual operating revenues from \$500,000 to \$1,999,999 in 1984 (Applies to the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey only).

Revenue Class 3. Carriers which earned gross annual operating revenues from \$100,000 to \$499,999 in 1984 (Applies to the Motor Carriers of Freight and Household Goods Movers Survey only).

Salaries and wages. Total compensation minus supplementary labour income.

Sampling. A procedure used to draw a part of a group for examination. Rather than examining an entire group referred to as the population or universe, one may examine a part of the group called a "sample".

Shipment (For-hire Trucking Survey). A quantity of merchandise transported by a for-hire carrier from one person or organization (consignor or shipper) to another person or organization (consignee or receiver).

Shipping document. Any document recording the transportation of goods by carrier, which can be sampled. A probill (waybill), bill of lading, load manifest, trip report, invoice, or the individual records of a summary sheet or tape are considered to be shipping documents.

Tonne-kilometre. An expression of weight (mass) multiplied by distance from origin to destination for each shipment. This is the standard output measure of the trucking industry.

Trip. This is the reporting unit for the industry activity portion of the Trucking Activity Survey (private trucking). Trips are reported from a point of origin to the point of final route destination.

Trip report. A statement giving details of at least one trip of a transport vehicle detailing the origin, destination, commodity, weight (or other measurement), rate, revenue and interlining. It may include both inbound and outbound journeys.

Truck rental firms. Licensed or unlicensed trucking firms which rent or lease their equipment either to other trucking firms or to the shipper directly. The shipper or other trucking firm is responsible for the commodities carried.

Truckload. A shipment or shipments which weigh more than 10 000 kg.

Waybill. See Probill.

Weight (mass). An expression of the weight of goods shipped as noted on the shipping document. Liquids, gases, pieces and other items not charged for on a weight basis are assigned weights from a conversion table.

Working capital ratio. See current ratio.

Glossaire

Bordereau d'envoi. Document produit par l'entreprise de transport routier à partir de la lettre de transport. Il s'agit d'une méthode interne de contrôle de l'entreprise précisant de quelle manière un envoi de marchandises a été effectué. On y trouve habituellement les renseignements suivants: origine, destination, description de la marchandise, poids ou autres mesures, tarif, recettes et opérations de transfert. Parfois désigné par l'expression lettre de voiture.

Catégorie I. Transporteurs ayant tiré du transport interurbain intérieur des recettes annuelles brutes de \$4 millions ou plus en 1987. (Ne s'applique qu'à l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination).

Catégorie II. Transporteurs ayant tiré du transport interurbain intérieur des recettes annuelles brutes de \$500,000 à \$3,999,999 en 1987. (Ne s'applique qu'à l'enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, origine et destination).

Catégorie de recettes 1. Établissements dont les recettes totales annuelles brutes d'exploitation se sont élevées à \$2 millions ou plus en 1984 (Ne s'applique qu'à Entreprises de camionnage et de déménagement).

Catégorie de recettes 2. Établissements dont les recettes totales annuelles brutes d'exploitation se sont situées entre \$500,000 et \$1,999,999 en 1984 (Ne s'applique qu'à Entreprises de camionnage et de déménagement).

Catégorie de recettes 3. Établissements dont les recettes totales annuelles brutes d'exploitation se sont situées entre \$100,000 et \$499,999 en 1984 (Ne s'applique qu'à Entreprises de camionnage et de déménagement).

Charge complète. Expédition ou expéditions dont le poids est supérieur à 10,000 kg.

Charge partielle. Expédition ou expéditions dont le poids est inférieur à 10,000 kg.

Chauffeurs contractants. Les chauffeurs contractants tirent, au moyen de véhicules qu'ils possèdent ou qu'ils louent, des remorques et autres matériel semblable appartenant à des transporteurs.

Coefficient de liquidité générale. Mesure de liquidité obtenue en divisant l'actif à court terme par le passif à court terme. Le coefficient est utilisé pour montrer la capacité de payer les dettes à court terme à partir de l'actif à court terme.

Destination. Lieu de livraison des marchandises par le dernier transporteur routier (dans ce contexte, le transport routier comprend le transport rail-route).

Document d'expédition. Tout document ayant trait au transport de marchandises par un transporteur routier et qui peut être échantilloné. Un bordereau d'envoi (lettre de voiture), une lettre de transport, un manifeste, une feuille de route, une facture ou les renseignements contenus dans un récapitulatif ou sur un ruban magnétique sont considérés comme des documents d'expédition.

Effet de levier. L'effet de l'endettement d'une entreprise.

Entreprises de location de camions. Entreprises de location ou de location à baille, régies ou non, louant des camions à des entreprises de transport de marchandises ou directement aux expéditeurs. L'expéditeur ou l'entreprise de transport de marchandises est responsable des marchandises transportées.

Etablissement. Un établissement est la plus petite unité déclarante constituant une unité d'exploitation séparée, en mesure de déclarer tous les éléments de base de la statistique de cette industrie.

Exercice financier (Enquête sur les transporteurs routiers de marchandises et enquête sur les transporteurs pour compte propre). L'exercice financier d'un transporteur se terminant entre le 1^{er} avril 1984 et le 31 mars 1985.

Exercice financier (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui). L'année civile, du 1^{er} janvier au 31 décembre, précédant immédiatement l'année pendant laquelle les données ont été recueillies.

Expédition (Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui). Quantité de marchandises transportées par un transporteur pour compte d'autrui et envoyées par une personne ou par un organisme (désigné sous le nom de consignateur ou d'expéditeur) à une autre personne ou organisme (désigné sous le nom de consignataire ou de destinataire).

Expédition interne. Expédition dont les points d'origine et de destination sont situés au Canada.

Expédition interurbaine. Expédition effectuée sur une distance supérieure à 24 km. Les données consignées pour les expéditions dont la distance entre l'origine et la destination est de 24 kilomètres ou moins ne sont pas incluses dans les estimations de l'enquête.

Facture. Note adressée à un client pour lui demander de payer des services assurés par une entreprise de transport. Elle peut contenir l'origine, la destination, la description des marchandises et le montant exigé pour le service de transport.

Feuille de route. Déclaration où figurent des détails concernant au moins l'un des trajets effectués par un véhicule de transport et indiquant l'origine, la destination, la marchandise, le poids ou autres mesures, le tarif, les recettes et les opérations de transfert. Elle peut mentionner des trajets à l'arrivée aussi bien qu'au départ.

Fichier principal de registre des entreprises. Il s'agit d'une liste centrale des entreprises au Canada. Chaque nom de la liste porte un numéro d'identification unique et il est répertorié selon la Classification type des industries de Statistique Canada.

Groupeurs de marchandises. Exploitants s'occupant de centraliser ou de préparer des expéditions par transport ferroviaire.

Lettre de transport. Contrat exposant les conditions du transport des marchandises du consignateur (expéditeur) jusqu'au consignataire (destinataire). En général, une lettre de transport comprendra la description des marchandises, leur origine et leur destination, leur poids et les frais de transport.

Lettre de voiture. voir bordereau d'envoi.

Marchandises. Description de la marchandise telle qu'elle figure sur le document d'expédition du transporteur. Ces renseignements sont codés d'après la Classification type des produits au niveau de détail à trois chiffres et les estimations de l'enquête sont publiées en regard des descriptions des marchandises liées à ces codes.

Marge de profit. Indique la marge de profit enregistré par dollar de recettes. Elle est obtenue en divisant les recettes nettes par les recettes d'exploitation.

Origine. Point où le premier transporteur routier reçoit les marchandises. Dans ce contexte, le transport routier comprend le transport rail-route.

Poids (masse). Expression du poids des biens expédiés figurant sur le document d'expédition. Les liquides, les gaz, certaines pièces et autres articles qui ne sont pas facturés d'après le poids se voient attribuer un poids établi grâce à une table de conversion.

Province ou territoire de domicile. Province ou territoire où se situe le siège social du transporteur.

Ratio d'autonomie financière. Proportion des capitaux fournis par les créanciers. Le ratio est utilisé comme mesure de solvabilité et est obtenu en divisant le passif par le total du passif plus les capitaux propres.

Ratio d'endettement. Mesure de solvabilité calculée en divisant le passif total par les capitaux propres.

Ratio des capitaux propres. Proportion des capitaux fournis par les actionnaires. Le ratio est utilisé comme mesure de solvabilité et est obtenu en divisant les capitaux propres par le total du passif plus les capitaux propres.

Ratio d'exploitation. Le ratio d'exploitation est la proportion des recettes totales d'exploitation qui ont été absorbées par les dépenses totales d'exploitation.

Ratio du fonds de roulement. voir le coefficient de liquidité général.

Recettes annuelles brutes d'exploitation. Les recettes brutes d'exploitation englobent uniquement les recettes relatives au transport routier de marchandises pour compte d'autrui ou au déménagement de biens ménagers. Elles comprennent les montants totaux facturés par le transporteur, y compris la part de recettes prévue pour les autres transporteurs dans le cas de liaisons intertransporteur.

Rémunération. La rémunération totale correspond au revenu brut et comprend les salaires et traitements ainsi que le revenu supplémentaire du travail. Le revenu supplémentaire du travail (paiements faits par l'employeur pour l'avantage futur de ses salariés) comprend les cotisations des employeurs aux caisses de retraite et aux régimes de prévoyance des salariés, aux caisses d'indemnisation des accidentés, et à l'assurance-chômage.

Rendement de l'avoir. Mesure de rentabilité calculée en divisant les recettes nettes par les capitaux propres. Il s'agit du rendement revenant aux actionnaires en fonction des capitaux contribués.

Rendement des investissements. Mesure de rentabilité calculée en divisant les gains avant intérêts et impôts par l'actif total. Elle indique l'utilisation efficace de l'actif total par l'entreprise.

Rotation des capitaux. Mesure de rentabilité calculée en divisant les recettes d'exploitation par l'actif total.

Salaires et traitements. Rémunération totale moins le revenu du travail supplémentaire.

Secteurs desservis. Ce terme s'applique aux entreprises de camionnage pour compte propre et correspond à la principale activité du propriétaire.

Sondage. Méthode utilisée pour prélever au hasard une partie d'un groupe à des fins d'études. Plutôt que d'étudier le groupe tout entier, on peut étudier une partie du groupe appelée "échantillon".

Statistiques de l'activité de l'industrie. Statistiques décrivant la production de l'industrie en fonction des tonnes, des tonnes-kilomètres, des kilomètres-véhicules et des produits transportés d'un point à l'autre.

Statistiques de la structure de l'industrie. Statistiques décrivant la taille, le rendement et la situation financière de l'industrie, selon les recettes, les dépenses, les bilans, le matériel exploité et la main-d'œuvre. Ces valeurs sont également appelées variables d'entrée.

Taux de réponse. Ratio du nombre de questionnaires reçus au nombre de questionnaires mis à la poste.

Tonne-kilomètre. Expression du poids (masse) multiplié par la distance entre l'origine et la destination de chaque expédition. Il s'agit de la mesure normalisée de rendement utilisée pour l'industrie du camionnage.

Transferts. (Liaisons intertransporteurs) Marchandises transportées par un premier transporteur vers un point intermédiaire. À partir de ce point, un autre transporteur transporte les marchandises vers un autre point qui peut être un point intermédiaire ou la destination finale.

Transporteur. Aux fins de la présente publication, un transporteur est responsable du transport routier de marchandises.

Transporteur à forfait. Transporteur qui s'engage, moyennant rétribution, à transporter des biens d'un consignateur ou d'un nombre limité de consignateurs au moyen d'un véhicule motorisé.

Transporteurs routiers pour compte d'autrui. Transporteurs qui, moyennant rétribution, assument le transport de marchandises.

Transporteurs routiers pour compte propre. Propriétaires et exploitants d'unités motorisées transportant leurs propres marchandises. Leur principale fonction est d'offrir un service de soutien logistique au propriétaire.

Transporteurs routiers circulant hors des routes publiques. Transporteurs pour compte d'autrui tirant principalement leurs recettes du transport de marchandises sur les chemins privés et non sur les routes publiques et transporteurs pour compte d'autrui effectuant principalement des voyages sur les chemins privés et non sur les routes publiques.

Transporteur routier international. Transporteur pour compte d'autrui ou pour compte propre qui circule au Canada et aux États-Unis.

Transporteur routier interprovincial. Transporteur pour compte d'autrui ou pour compte propre qui circule dans plus d'une province ou territoire.

Transporteurs routiers interurbains. Transporteurs pour compte d'autrui tirant principalement leurs recettes du transport de marchandises sur une distance supérieure à 24 km sur les routes publiques et transporteurs pour compte d'autrui effectuant principalement des voyages d'une distance supérieure à 24 km sur les routes publiques.

Transporteurs routiers locaux. Transporteurs pour compte d'autrui tirant principalement leurs recettes du transport de marchandises sur une distance égale ou inférieure à 24 km sur les routes publiques et transporteurs pour compte d'autrui effectuant principalement des voyages d'une distance égale ou inférieure à 24 km sur les routes publiques.

Voyage. Il s'agit de l'unité déclarante pour la partie de l'activité de l'industrie couverte par l'enquête sur le camionnage (pour compte propre). Les voyages sont déclarés à partir de leur point d'origine jusqu'au point de destination finale.

ADDITIONAL TRUCKING TABULATIONS

Users wishing data not found in this publication can request custom tabulations on a cost-recovery basis.

The following is a quick reference to the type of data that may be available for private and for-hire trucking, subject to confidentiality provisions. The degree of detail sometimes varies between the private and for-hire portions of the industry.

TRUCKING – INDUSTRY STRUCTURE

- Revenue and Expenses
 - Purchased transportation (eg. brokers)
 - Employment (number and compensation, by occupation)
 - Balance sheet
 - Financial ratios
 - Fleet size
 - Distance travelled by type of equipment
 - Fuel consumption

The following are examples of variables (or combination of such variables) that can be used to define a specific market in trucking.

- revenue class
- province or territory of domicile
- area of operation
- type of carrier

TRUCKING – INDUSTRY ACTIVITY (Domestic Intercity Commodity Movements)

- Origin and Destination
- Revenue
 - Tonnage
 - Tonne-kilometres
 - Revenue per tonne
 - Revenue per shipment
 - Revenue per tonne-kilometre
 - Weight per shipment
 - Distance per shipment

The following are examples of variables (or combination of such variables) that can be used to define a specific market in trucking.

- type of carrier
- size of carrier
- area of operation
- types of commodities carried
- length of haul
- shipment weight groups (or LTL and TL)

TOTALISATIONS SUPPLÉMENTAIRES SUR LE CAMIONNAGE

Les utilisateurs qui désirent obtenir certaines données non publiées dans le présent ouvrage peuvent demander des totalisations spéciales, selon un mode de recouvrement des frais.

Vous trouverez ci-après un aperçu du genre de données sur le camionnage pour compte propre et pour compte d'autrui que nous pouvons vous fournir, à condition de respecter les critères de confidentialité. Le niveau de désagrégation des données sur le camionnage pour compte propre ne correspond pas toujours à celui des statistiques sur le camionnage pour compte d'autrui.

CAMIONNAGE – STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

- Recettes et dépenses
 - Achat de services de transport
(p. ex.: les services des chauffeurs contractants)
 - Emploi (nombre d'employés et rémunération, selon la catégorie professionnelle)
- Bilan
 - Ratios financiers
 - Taille du parc de véhicules
 - Distance parcourue selon le genre de matériel
 - Consommation de carburant

Voici quelques exemples de variables (ou de combinaisons de variables) pouvant servir à définir un marché particulier de l'industrie du camionnage:

- catégorie de recettes
- province ou territoire de domicile
- région d'exploitation
- genre de transporteur

CAMIONNAGE – ACTIVITÉ DE L'INDUSTRIE (Transport intérieur interurbain de marchandises)

- Origine et destination
 - Recettes
 - Tonnes
 - Tonnes-kilomètres
 - Recettes par tonné
 - Recettes par expédition
 - Recettes par tonne-kilomètre
 - Poids par expédition
 - Distance par expédition

Voici quelques exemples de variables (ou de combinaisons de variables) pouvant servir à définir un marché particulier de l'industrie du camionnage:

- genre de transporteur
- taille des entreprises de camionnage
- région d'exploitation
- genre de marchandises transportées
- distance des voyages
- poids des expéditions (à charge partielle ou complète)

How to get the Economic Facts and Analysis You Need on Transportation!

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by contacting:

David J. Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 7th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Steven Mozes
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-2527
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Denis Chartrand
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transport

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

David J. Dodds, Directeur
Division des Transports
Statistique Canada
7^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Steven Mozes
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-2527
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Denis Chartrand
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Publications available from the Transportation Division

Publications disponibles à la Division des transports

Catalogue	Title	Canada	U.S.A.	Other	Titre
			États-Unis	Autres	
		\$	US\$	US\$	
50-002	Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	XXX	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. – Annual M. – Monthly Q. – Quarterly
O. – Occasional Bil. – Bilingual

A. – Annuel M. – Mensuel T. – Trimestriel
H.S. – Hors série Bil. – Bilingue

To order a publication please telephone toll free, in Canada, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584.

May 1990

Mai 1990

ORDER FORM

Mail to:
Publication Sales
Statistics Canada
Ottawa, Ontario, K1A 0T6

Fax (613) 951-1584

(Please print)

Company

Department

Attention Title

Address

City Province Country

Postal Code Tel.

Client Reference Number

METHOD OF PAYMENT

☐ Purchase Order Number (please enclose)

☐ Payment enclosed

\$

☐ Charge to my:

☐ MASTERCARD

☐ VISA

☐ Statistics Canada

Account Number

Expiry Date

☐ Bill me later (Max. \$500)

Signature

Catalogue No.	Title	Issue	Quantity	Price	Total

Cheque or money order should be made payable to the Receiver General for Canada/Publications.
Canadian Clients pay in Canadian funds. Foreign clients pay in US \$, drawn on a US bank.

PF
03077

For faster service

☎ 1-800-267-6677 ☎

MasterCard and
Visa accounts

Français au verso

BON DE COMMANDE

Postez à:
Vente des publications
Statistique Canada
Ottawa (Ontario), K1A 0T6

Télécopieur: (613) 951-1584

(Caractères d'imprimerie s.v.p.)

Organisme

Service

Noms de Fonction

Adresse

Ville Province Pays

Code postal Tél.

Numéro de référence du client

MODE DE PAIEMENT

☐ Numéro de la commande (inclure s.v.p.)

☐ Paiement inclus

\$

☐ Portez à mon compte:

☐ MASTERCARD

☐ VISA

☐ Statistique Canada

N° de compte

Date d'expiration

☐ Facturez-moi plus tard (max. 500 \$)

Signature

N° au catalogue	Titre	Édition	Quantité	Prix	Total

Le chèque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications.
Les clients canadiens paient en dollars canadiens; les clients à l'étranger paient en \$ US, tirés sur une banque américaine

PF
03077

Pour un service
plus rapide, composez

☎ 1-800-267-6677 ☎

Comptes
MasterCard et Visa

English on reverse

[illegible]

ORDER FORM

Mail to:

Publication Sales

Statistics Canada

Ottawa, Ontario, K1A 0T6

Fax (613) 951-1584

(Please print)

Company _____

Department _____

Attention _____ Title _____

Address _____

City _____ Province _____ Country _____

Postal Code _____ Tel. _____

Client Reference Number _____

METHOD OF PAYMENT

☐ Purchase Order Number (please enclose) _____

☐ Payment enclosed \$ _____

☐ Charge to my:

☐ MASTERCARD
☐ VISA
☐ Statistics Canada

Account Number _____

Expiry Date _____

☐ Bill me later (Max. \$500)

Signature _____

Catalogue No.	Title	Issue	Quantity	Price	Total

Cheque or money order should be made payable to the Receiver General for Canada/Publications.

Canadian clients pay in Canadian funds. Foreign clients pay in US \$, drawn on a US bank.

PF

03077

For faster service

1-800-267-6677

MasterCard and Visa accounts

Français au verso

No other monthly report on the Canadian Economy has this much to offer

La seule publication à vous offrir autant d'information sur l'économie canadienne

Canadian Economic Observer

The most extensive and timely information source for people who want objective facts and analysis on the Canadian Economy... every month.

Current economic conditions

Brief, "to the point" a current update summary of the economy's performance including trend analyses on employment, output, demand and the leading indicator.

Feature articles

In-depth research on current business and economic issues: business cycles, employment trends, personal savings, business investment plans and corporate concentration.

Statistical summary

Statistical tables, charts and graphs cover national accounts, output, demand, trade, labour and financial markets.

Regional analysis

Provincial breakdowns of key economic indicators.

International overview

Digest of economic performance of Canada's most important trading partners — Europe, Japan and the U.S.

Economic and statistical events

Each month, CEO also publishes a chronology of current events that will affect the economy, and information notes about new products from Statistics Canada.

Consult with an expert

The names and phone numbers of the most appropriate Statistics Canada contacts are provided with each data table in the statistical summary; not only can you read the data and the analysis, you can talk to the experts about it.

The Canadian Economic Observer

(Catalogue no. 11-010) is \$220 annually in Canada, US\$260 in the United States and US\$310 in other countries.

To order, write Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

For faster service, fax your order to 1-613-951-1584. Or call toll free at 1-800-267-6677 and use your VISA or MasterCard.



L'Observateur économique canadien

La revue la plus complète et la plus à jour qui soit pour les gens qui désirent des renseignements objectifs et une analyse de l'économie canadienne... chaque mois

Les conditions économiques actuelles

Résumé bref et incisif de l'actualité économique du mois, comportant l'analyse des tendances de l'emploi, de la production, de la demande et de l'indicateur avancé.

Les études spéciales

Recherche approfondie sur les questions du domaine des affaires et de l'économie: cycles économiques, tendances de l'emploi, épargne personnelle, projets d'investissement et concentration des sociétés

L'aperçu statistique

Tableaux, graphiques et diagrammes englobant les statistiques des comptes nationaux, de la production, de la demande, du commerce, de l'emploi et des marchés financiers

L'analyse régionale

Ventilation par province des indicateurs économiques stratégiques

Le survol de l'économie internationale

Un sommaire du rendement de l'économie des partenaires commerciaux du Canada, comme l'Europe, le Japon et les États-Unis

Événements économiques et statistiques

Chaque mois, L'OEC publie une chronologie des événements qui influenceront l'économie de même que des renseignements sur les nouveaux produits de Statistique Canada

Consultez un expert

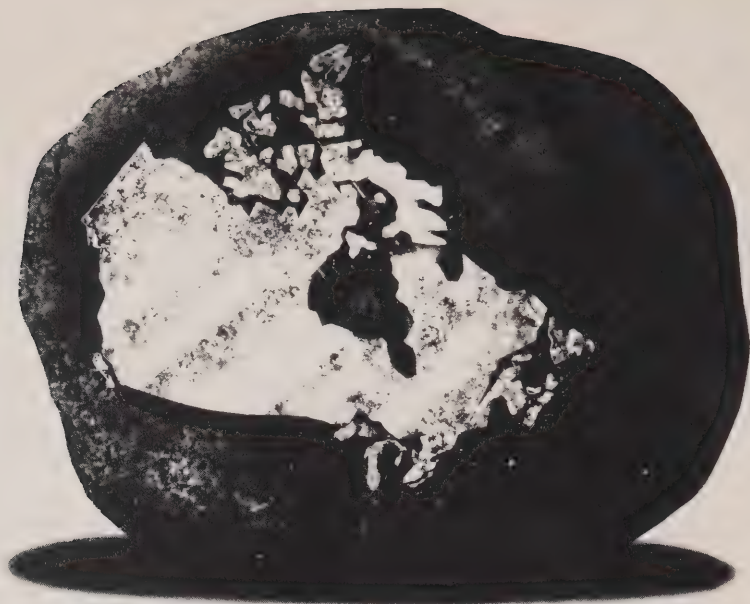
Les noms et numéros de téléphone des personnes-ressources figurent à chaque tableau de l'aperçu statistique; non seulement pouvez-vous lire les données et l'analyse, mais vous pouvez de plus discuter du sujet avec les experts de Statistique Canada

L'Observateur économique canadien.

(n° 11-010 au catalogue) coûte 220 \$ l'abonnement annuel au Canada, 260 \$ US aux États-Unis et 310 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, veuillez écrire à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0T6 ou communiquer avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste figurant dans la présente publication).

Pour un service plus rapide, commandez par télécopieur au 1-613-951-1584. Ou composez sans frais le 1-800-267-6677 et utilisez votre carte VISA ou MasterCard.



ROCK SOLID INFORMATION

Get a focus on Canada's markets and business opportunities with **the** source of reliable information... Statistics Canada and its unequalled family of outstanding publications and services.

Relying on Statistics Canada means you're building your decisions on hard facts assembled by a professional organization with a world-wide reputation for scrupulous accuracy and complete reliability.

Join the thousands of corporations and individuals who base their Canadian business decisions on Statistics Canada publications. Year after year.

For more information on Statistics Canada's extensive range of publications and information services, please call toll-free 1-800-267-6677.

At Statistics Canada, we provide information you can build on.

DE L'INFORMATION SOLIDE COMME LE ROC

Statistique Canada vous offre des produits et services de qualité qui vous donnent une image claire du secteur canadien des affaires.

Joignez-vous aux milliers de personnes et d'entreprises qui, année après année, fondent leurs décisions sur les publications de Statistique Canada.

Vous fier à Statistique Canada, c'est fonder vos décisions sur des renseignements solides, recueillis par un organisme dont la réputation internationale en est une d'exactitude et de fiabilité.

Pour obtenir plus de renseignements sur toute la gamme de publications et de services qu'offre Statistique Canada, veuillez composer le numéro sans frais 1-800-267-6677.

Statistique Canada fournit l'information à la base des grandes réalisations.

093540045

2112
AUG 28 1967

